This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

UC-NRLF
$B 281 575
HC
285
G7
1919

Aus
Natur und Geisteswelt

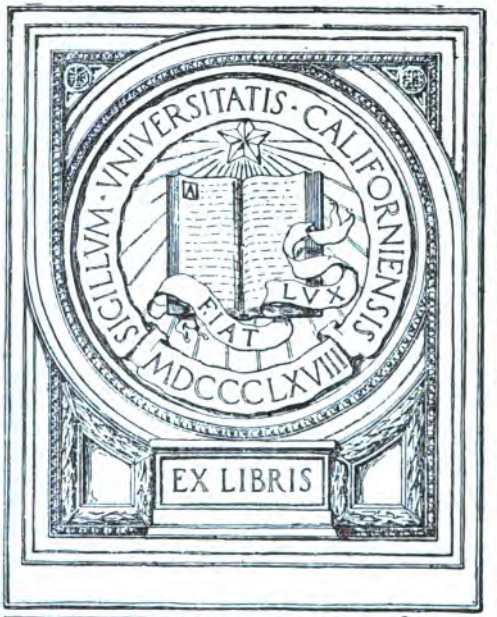
42

Chr. Gruber
Deutsches Wirtschaftsleben

Vierte Auflage
von
H. Reinlein

B. G. Teubner · Leipzig · Berlin

Digitized by Google



Die Sammlung

„Aus Natur und Geisteswelt"

nunmehr über 800 Bändchen umfassend, bietet wirkliche „Einführungen" in die Hauptwissensgebiete für den Unterricht oder Selbstunterricht des

Laie … Entstehen
(189… …ntwickelte
Voll… …digen die
Mögl… …uelle, wie
sie di… …über jedes
Gebi… …ihn dabei
zuglei… …eiternd,
die E… …iesem Be-
dürfn… …hrbüchern
nie er… …n voraus.
D… …e zuver-
lässi… …n Gebiete
des … …llem auch
dem … …enen, sich
auf …
Ir… …enswerter
Wei… …elegenheit
benu…
S… …r als die
Hälf… …bearbeitet,
berei… …jetzt eine
Verb…
A… …s geeignet,
die F… …etrag, den
man … …, auch für
die …
A… …dentlichen
Stei… …zehnfache,
die … …(teilweise
noch … …ei anderen
„bill… …nt nicht in
dem gleichen Verhältnis gestiegen, und auch jetzt ist ein Bändchen „Aus Natur und Geisteswelt" wohlfeil, im Gegensatz zu den meisten Gebrauchsgegenständen.

Jedes der meist reich illustrierten Bändchen
ist in sich abgeschlossen und einzeln käuflich

Leipzig, im Dezember 1921. …bner

…n vollständiges nach Wissensgebiet… …mmlung
sendet der Verlag in Leipz…

SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS

Digitized by Google

Zur Volkswirtschaft

sind bisher erschienen:

Theorie der Volkswirtschaft.

Grundzüge der Volkswirtschaftslehre. Von Prof. Dr. G. Jahn. (Bd. 593.)

Geldwesen, Zahlungsverkehr und Vermögensverwaltung. Von Gustav Maier. 2. Aufl. (Bd. 398.)

Grundriß der Münzkunde. 2. Aufl.
I. Bd.: Die Münze nach Wesen, Gebrauch und Bedeutung. Von Hofrat Prof. Dr. A. Luschin v. Ebengreuth. Mit 56 Abbildungen im Text. (Bd. 91.)
II. Bd.: Die Münze in ihrer geschichtlichen Entwicklung vom Altertum bis zur Gegenwart. Von Prof. Dr. H. Buchenau. (Bd. 657.)

Statistik. Von Prof. Dr. S. Schott. 2. Auflage. (Bd. 442.)

Handelspraxis.

***Kaufmännische Buchhaltung und Bilanz.** Von Dr. P. Gerstner. 4. Aufl. Mit schematischen Darstellungen. Bd. I.: Allgemeine Buchhaltungs- und Bilanzlehre. Bd. II.: Buchhalterische Organisation. (Selbstkostenkontrollbuchführung.) (Bd. 506/07.)

Kaufmännisches Rechnen z. Selbstunterricht. Von Studienrat K. Dröll. (Bd. 724.)

Lehrbuch der Rechenvorteile. Schnellrechnen und Rechenkunst. Mit zahlr. Übungsbeispielen. Von Ing. Dr. phil. J. Bojko. (Bd. 739.)

Handelswörterbuch. Von Dir. Dr. V. Sittel u. Justizrat Dr. M. Strauß. Zugleich **fünfsprachiges Wörterbuch**, zusammengestellt von V. Armhaus, vereid. Dolmetscher. (Teubners kleine Fachwörterbücher Bd. 9.) Geb. M. 25.— (Preisänderung vorbehalten.)

Warenkunde.

Wörterbuch der Warenkunde. Von Prof. Dr. M. Pietsch. (Teubners kleine Fachwörterbücher Bd. 3.) Geb. M. 25.— (Preisänderung vorbehalten.)

Wirtschaftsgeographie, Wirtschaftsgeschichte.

***Wirtschaftsgeographie.** Von Prof. Dr. F. Heiderich. (Bd. 633.)

Antike Wirtschaftsgeschichte. Von Dr. O. Neurath. 2. Aufl. (Bd. 258.)

Wirtschaftsgeschichte vom Ausgang der Antike bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts (Mittlere Wirtschaftsgeschichte). Von Prof. Dr. H. Sieveking. (Bd. 577.)

Soziale Kämpfe im alten Rom. Von Dr. L. Bloch. 4. Aufl. (Bd. 22.)

Geschichte des Welthandels. Von Realgymnasial-Dir. Professor Dr. M. G. Schmidt. 4. Auflage. (Bd. 118.)

Geschichte des deutschen Handels seit dem Ausgange des Mittelalters. Von Prof. Dr. W. Langenbeck. 2. Aufl. Mit 16 Tabellen. (Bd. 237.)

Geschichte des deutschen Bauernstandes. Von Prof. Dr. H. Gerdes 2., verb. Aufl. Mit 22 Abbildungen im Text. (Bd. 920.)

Die deutsche Volkswirtschaft.

Deutsches Wirtschaftsleben. Auf geographischer Grundlage geschildert. Von Prof. Dr. Chr. Gruber. Neubearbeitet von Dr. H. Reinlein. 4. Auflage. (Bd. 42.)

Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im letzten Jahrhundert. Von Geh. Regierungsrat Professor Dr. L. Pohle. 4. Auflage. (Bd. 57.)

Die neuen Reichssteuern. In knapper, übersichtlicher Darstellung mit Beispielen und Tabellen für den Gemeingebrauch erläutert. Von Rechtsanwalt Dr. E. Dzcke. (Bd. 767.)

Die Ostmark. Eine Einführung in die Probleme ihrer Wirtschaftsgeschichte. Hrsg. von Prof. Dr. W. Mitscherlich. (Bd. 351.)

Die deutsche Landwirtschaft. Von Dr. W. Claaßen. 2. Auflage. Mit 15 Abbildungen und 1 Karte. (Bd. 215.)

Das deutsche Handwerk in seiner kulturgeschichtlichen Entwicklung. Von Geh. Schulrat Dir. Dr. E. Otto. 5. Auflage. Mit 23 Abbildungen auf 8 Tafeln. (Bd. 14.)

Digitized by Google

Die Wirtschaft des Auslandes.

Englands Weltmacht in ihrer Entwicklung vom 17. Jahrh. bis auf unsere Tage. Von Prof. Dr. W. Langenbeck. 3. Aufl. (Bd. 174.)

Verkehrswesen.

Verkehrsentwicklung in Deutschland, seit 1800 (fortgeführt bis z. Gegenwart). Von Geh. Hofrat Prof. Dr. W. Lotz. 4. verb. Aufl. (Bd. 15.)

Das Eisenbahnwesen. Von Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor a. D. Dr.-Ing. E. Biedermann. 2., verbesserte Aufl. Mit 62 Abb. (Bd. 144.)

Klein- u. Straßenbahnen. Von Obering. a. D. Oberlehrer R. Liebmann. Mit 85 Abbildungen. (Bd. 322.)

Das Postwesen. Von Abteilungsdirektor O. Sieblist. 2. Aufl. (Bd. 182.)

Das Telegraphen- und Fernsprechwesen. Von Abteilungsdirektor O. Sieblist. 2. Aufl. (Bd. 183.)

Die Funkentelegraphie. Von Telegraphendirektor H. Thurn. 5. Aufl. Mit 51 Abbildungen. (Bd. 167.)

Das Hotelwesen. Von P. Damm-Etienne. Mit 90 Abbildungen. (Bd. 331.)

Soziale Fragen.

Die großen Sozialisten. Von Dr. Fr. Muckle. 4. Aufl. 2 Bände. I. Bd.: Owen, Fourier, Proudhon. II. Bd.: Saint-Simon, Pecqueur, Buchez, Blanc, Rodbertus, Weitling, Marx, Lassalle. (Bd. 269/70.)

Karl Marx. Versuch einer Würdigung. Von Prof. Dr. A. Wilbrandt. 4. Aufl. (Bd. 621.)

Soziale Bewegungen und Theorien bis zur modernen Arbeiterbewegung. Von H. Maier. 6. Auflage. (Bd. 2.)

Arbeiterschutz u. Arbeiterbewegung. Von Geh. Hofrat Prof. Dr. O. v. Zwiedineck-Südenhorst. 2. Auflage. (Bd. 76.)

Grundzüge des Versicherungswesens. (Privatversicherung.) Von Prof. Dr. A. Manes. 3., veränderte Aufl. (Bd. 105.)

Kriegsbeschädigtenfürsorge. Von Medizinalr. Dr. Rebentisch, Direktor eines Krankenhauses, Gewerbeschuldir. H. Back, Direktor des Städtischen Arbeitsamtes Dr. P. Schlotter u. Prof. Dr. E. Kraus. Mit 2 Abbildungstafeln i. T. (Bd. 523.)

*Kinderfürsorge. Von Prof. Dr. Chr. J. Klumker. (Bd. 620.)

Bevölkerungswesen. Von Prof. Dr. L. von Bortkiewicz. (Bd. 670.)

Innere Kolonisation. Von A. Brenning. (Bd. 291.)

Wohnungswesen. Von Prof. Dr. R. Eberstadt. (Bd. 709.)

Die deutsche Frauenbewegung. Von Dr. Marie Bernays. (Bd. 761.)

Die moderne Mittelstandsbewegung. Von Dr. L. Müffelmann. (Bd. 417.)

*Die wirtschaftlichen Organisationen. I. Teil: Sozialpolitische Organisationen. (Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern.) Von Prof. Dr. E. Lederer. 2. Aufl. II. Teil: Wirtschaftspolitische Organisationen (Kartelle, Trusts, usw. Von Dr. E. Stern-Rubarth. (Bd. 426.)

Die Konsumgenossenschaft. Von Professor Dr. F. Staudinger. 2. Aufl. (Bd. 222.)

Die Gartenstadtbewegung. Von Generalsekretär Dr. H. Kampffmeyer. 2. Aufl. Mit 43 Abbildungen. (Bd. 259.)

Berufswahl, Begabung und Arbeitsleistung in ihren gegenseitigen Beziehungen. Von W. J. Ruttmann. 2. Aufl. Mit 7 Abb. (Bd. 522.)

Die Arbeitsleistungen des Menschen. Einführung in die Arbeitsphysiologie. Von Professor Dr. H. Boruttau. Mit 14 Fig. (Bd. 539.)

Die mit * bezeichneten und weitere Bände befinden sich in Vorbereitung.

Digitized by Google

Aus Natur und Geisteswelt
Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen

42. Bändchen

Deutsches Wirtschaftsleben

Auf geographischer Grundlage geschildert von

Dr. Christian Gruber

Neubearbeitet von

Dr. Hans Reinlein

Vierte Auflage

14.–18. Tausend

Verlag und Druck von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin 1919

Digitized by Google

UNIV. OF CALIFORNIA

HC 285
G7

Schutzformel für die Vereinigten Staaten von Amerika:
Copyright 1919 by B. G. Teubner in Leipzig.

Printed in Germany.

Alle Rechte, einschließlich des Übersetzungsrechts, vorbehalten.

Digitized by Google

Vorwort.

Während der vier Jahrzehnte, die der Gründung des Deutschen Reiches folgten, hat sich der Deutsche mehr auf sich selbst besonnen und auch unvergleichlich mehr auf sich selbst gestellt, als in irgendeiner früheren Periode seiner Geschichte.

Das wirtschaftliche Leben hat infolgedessen einen ungeahnten Aufschwung genommen: auf fast allen Gebieten erweiterte sich die Produktion, und mit ihr wuchsen in fast beispielloser Weise unser Verkehr und Handel, unser Ansehen und Einfluß über den ganzen Erdball hin.

Die welterschütternden Ereignisse des gewaltigen Kampfes, an dessen Ende wir stehen, haben diese friedliche Entwickelung mit rauher Gewalt unterbrochen, haben vielfach die Bedingungen gestört, auf denen Fortschritt und Blüte unserer nationalen Kultur beruhten. Aber sie vermochten die Grundlagen nicht anzutasten, auf denen sich das ganze blühende Leben wieder aufbauen und reicher und machtvoller entfalten soll als je zuvor.

Jeder Deutsche soll es wissen, warum er auch in Zukunft auf sich selbst, auf sein Volk und auf sein Land vertrauen darf; er soll das Fundament kennen, auf dem sich in jenen gesegneten Friedensjahren der Aufschwung des Gewerbes, der Industrie und des Handels vollzog. Solchen Interessen möchte die vorliegende Arbeit dienen. Inwieweit die heimische Scholle und das heimische Wirtschaftsleben zusammenhängen, wie die natürliche Ausstattung unseres Vaterlandes die wirtschaftlichen Verhältnisse beeinflußt: das soll auf Grund geographischer und statistischer Tatsachen mit kräftigen Strichen in schlichter Darstellung gezeigt werden.

Vielleicht trägt eine solche übersichtliche Zusammenstellung der Grundzüge unserer wirtschaftlichen Entwicklung vor dem Kriege dazu bei, die Bedingungen wirksam zu beleuchten, aus denen eine neue, des deutschen Volkes würdige Entfaltung seiner Kraft entspringen kann.

Wenn es dem Buche gelingen sollte, in recht vielen unserer Volksgenossen Lust und Freude an erneutem Aufwärtsschreiten deutschen Wissens und Wirkens zu wecken, dann hat es den Zweck erfüllt, dem es vor allem dienen wollte.

München, im März 1919.

Dr. Hans Reinlein.

Digitized by Google

534712

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Die geographischen Grundlagen des deutschen Wirtschaftslebens.

1. Das Grundwesen des Handels 5
2. Deutschlands Veranlagung zum Handel im Vergleich zu derjenigen Englands 6
3. Deutschlands klimatische Lage und deren wirtschaftliche Bedeutung 11
4. Die Wirkungen der zentralen Stellung Deutschlands innerhalb der europäischen Kulturstaaten auf die Handels- und Verkehrsbewegung 27
5. Die volkswirtschaftliche Bedeutung unserer offenen Grenzsäume 34
6. Deutschlands Wegbarkeit und ihre wirtschaftlichen Folgen . . 41
7. Die Förderung von Handel und Verkehr durch die landschaftliche Schönheit unserer Heimat 48
8. Deutschlands Bodenschätze und ihr Einfluß auf das Wirtschaftsleben 51
9. Die Wechselbeziehungen zwischen Deutschlands Industrie und seinem Handel 63

Anhang 73

II. Inwieweit geben sich wirtschaftsgeographische Gegensätze in Deutschland kund?

1. Einheitliche Grundzüge in der Mannigfaltigkeit der deutschen Kulturbetätigung 77
2. Unterschiede im landwirtschaftlichen Betriebe 78
3. Waldwirtschaft in Deutschland 83
4. Alpenlandschaft und Alpenwirtschaft 87
5. Die Verbreitung der industriellen Tätigkeit im Reiche und die Bedeutung unserer Großgewerbe 95
6. Handel und Verkehr in ihrer Verteilung über Deutschland . . 99

III. Unser Recht auf das Meer.

1. Das Meer als Wirtschaftsfaktor 102
2. Geographische Gründe für unser Recht auf das Meer 105
3. Unser geschichtliches Recht auf das Meer 113
4. Inwiefern ist unser Recht auf das Meer nationalwirtschaftlich begründet? 118

Digitized by Google

UNIV. OF CALIFORNIA

I. Die geographischen Grundlagen des deutschen Wirtschaftslebens.

1. Das Grundwesen des Handels.

Keine menschliche Tätigkeit fordert vielseitigere Voraussetzungen als der moderne Handel. Baut er sich doch auf der breiten, hundertfältig zusammengefügten Grundlage der gesamten Naturausstattung unseres Planeten und des Erwerbslebens der Völker in allen seinen Verzweigungen auf. Und so gleicht er denn auch einem über den ganzen Erdball hin verästelten Strome. Tausende von Quellen der mannigfaltigsten Herkunft und Ergiebigkeit nähren ihn. Durch ein kaum zu überschauendes Aderwerk empfängt er aus Höhen und Tiefen Fülle und Kraft, und in unendlich vielen, hier breiteren und tieferen, dort schmäleren und seichteren Kanälen leitet er seine Warenmassen von Land zu Land. In Wirklichkeit beruht das Grundwesen des Handels in einem ununterbrochenen Hin- und Herwogen, einem beständigen Zu- und Abströmen von Gütermengen. Jedes Hemmnis ihrer Bewegung unterbindet mehr oder weniger seine Lebenskraft.

Die Voraussetzungen des Handels führen vom metall- und kohlenreichen Dunkel der Erdkruste hinauf zum unermeßlich weiten Antlitz der Erdoberfläche und hinan bis zu den wolkenverhangenen Felssstirnen der Hochländer. Denn auch Bergwald, Almmatte und die nutzbaren Mineralien der nackt und baumlos zum Himmel strebenden Steinregionen sind ihm tributpflichtig. Ein phantasiekräftiger Schriftsteller kann sich dabei unwillkürlich an das übergewaltige Bild erinnern, unter welchem sich einst die Germanen des Nordens das ewig erneute, vom Himmel zur Erde und wieder zurück kreisende Leben dachten, an die Weltesche Yggdrasil. Auch ihre Wurzeln ruhen nach dem alten Mythus in geheimnisvollen Tiefen, während sich Stamm und Äste über die Erde hinweg bis zu den Höhen Walhalls emporrecken.

Was die Erde an Bodenschätzen und Naturerzeugnissen aller Zonen bietet, was menschliche Arbeit im kleinen und im großen

Digitized by Google

allenthalben schafft, hat sich der Handel dienstbar gemacht. Er löst eine kaum bemeßbare Summe von Kräften aus, setzt sie in ununterbrochene Bewegung und webt zwischen ihnen ein dichtes Netz der mannigfaltigsten Beziehungen. Dadurch wird er innerhalb des gegenwärtigen Lebens zu einer wahrhaft internationalen Großmacht. Im Handel steckt ein gutes Stück weltumfassenden Kommunismus', der um alle Nationen das starke Band gemeinsamer Tätigkeit und wechselseitigen Austausches ihrer materiellen Leistungen schlingt und sie durch den friedlichen Ausgleich ihrer Interessen nähert und zusammenhält.

An der Ausgestaltung dieses friedlichen Kommunismus hat auch das Volk unseres Vaterlandes mit der ihm eigenen Kraft und Zähigkeit, seinem Wagemut und Weitblick teilgenommen. Es wurde seit alters von einem starken Handelsgeiste durchflutet. Dieser kam, wie mancherlei und öfters aus weiter Ferne stammende prähistorische Funde sowie geschichtliche Zeugnisse über freilich in hohem Maße piratenhafte Seezüge erweisen, schon zum Ausdruck, lange bevor unsere Vorfahren zu einer höheren Stufe der Bildung und Gesittung emporstiegen. Die Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters aber zeugt von einem gewaltigen Anteil der Deutschen an Kolonisation und Handel vornehmlich im Osten und Norden Europas, lange ehe Holländer und Engländer daran denken konnten, auf die Walstatt eines großzügigen Verkehrs zu treten.

Dazu veranlaßte unser Volk schon sein Wandertrieb und seine Arbeitslust, sein tiefgründiger Erfinder- und Forschergeist, die Höhe seiner Städtekultur seit dem 12. und 13. Jahrhundert, in den jüngsten Jahrzehnten auch sein rasches Anwachsen und die Konzentration seiner politischen Macht. Aber die gesamte Naturausstattung der heimatlichen Scholle leitete es nicht minder zu einem ebenso ausgiebigen als ausgebreiteten Handel hin.

2. Deutschlands Veranlagung zum Handel im Vergleich zu derjenigen Englands.

Deutschland ist von allen Ländern Europas für den Handel am meisten bevorzugt. Es wäre ein Grundirrtum, anzunehmen, die Natur habe es in geringerem Maße hierzu bestimmt als etwa Frankreich oder England. Der deutsche Handel ruht in den geographischen Gegebenheiten unseres Vaterlandes, in dem natürlichen

Digitized by Google

Charakter von Land und Volk fester und dauernder verankert als der jedes anderen Staates der alten Welt. Er ist viel weniger ein Kind seiner Zeit und vorübergehender örtlicher Verhältnisse, als jener anderer Gebiete. Im Mittelalter hat er die Kolonisation des europäischen Nordostens ebenso in seinen Dienst gestellt wie das Emporwachsen der italienischen Städterepubliken. Und er hat die Blüte der letzteren ebenso überdauert wie die Hollands. Denn er steht keineswegs bloß in einseitiger Abhängigkeit von einer bestimmten Weltverkehrslinie, deren Richtungsänderung ihm den Pulsschlag nehmen könnte. Auch stützt er sich auf Hinterländer von unerschöpflicher Ergiebigkeit. Wohl vermochte England uns Deutschen im Welthandel lange Zeit hindurch weit voranzuschreiten. Aber hieran trugen ungleich mehr geschichtlich-politische als geographisch-nationalökonomische Ursachen die Schuld.

Wenn England durch seine periphersche Lage in Europa und seine Bedeutung als Inselstaat am Ostrande des Atlantischen Weltmeeres für den Seeverkehr besonders vorteilhaft gelegen ist, so nicht minder Deutschland als breites Durchgangsgebiet von Nord- nach Südeuropa, vom slawischen Osten zum romanischen Westen. Und mit dem Charakter des wichtigsten Durchgangslandes Europas verbindet es die Aufgabe eines unentbehrlichen Vermittlungsgliedes zwischen den hervorragendsten Industriestaaten der Welt, zwischen Ländern von gewaltiger, trotzdem aber noch steigerungsfähiger Naturproduktion. Die Warenbewegung zwischen den nordischen Landstrichen unseres Erdteils und Italien, den Nordseeländern und Donaustaaten, Frankreich und Rußland flutet in einem ihrer mächtigsten Arme durch Deutschland. Seine Bedeutung als Durchgangs- und Verbindungsland wird ihm dauernd erhalten bleiben, während Englands auswärtiger Handel eine um so fühlbarere Beschwerung erleiden muß, je mehr sich der internationale Verkehr durch ausgiebige Benutzung auch des Stillen Ozeans zu einem echt weltmeerischen entwickelt, je kräftiger sich die Beziehungen zwischen Amerika und dem östlichen Asien gestalten und je mehr sich die übrigen Länder der Erde am Welthandel beteiligen.

Wenn der Handel Englands ferner durch eine riesenhafte Kette wertvoller und ausgedehnter Kolonialländer in allen Teilen des Erdfesten, durch zahlreiche, günstig gelegene Kohlenstationen und den Besitz der wichtigsten Kabelstränge auf einem breiten Sockel

Digitized by Google

ruht und ihm dadurch eine außerordentliche Konkurrenzfähigkeit innewohnt, so gründet sich die Weltwirtschaft Deutschlands auf ein einheitliches Reich von 540000 qkm Fläche, das von allen Seiten leicht zugänglich ist und von zahlreichen Schichten einer uralten, kraftvollen Kultur überlagert wird. Für Englands Handel wird das Mißverhältnis zwischen der verschwindenden Größe des Mutterlandes und der ungeheueren Ausdehnung der Kolonien (313649 qkm zu 31860330 qkm) eine ständig wachsende Gefahr, zudem wenn mit der notwendigen Vermehrung der Kriegs- und Kauffahrteiflotte die erforderliche seetüchtige Bemannung nur höchst mühsam oder vielleicht auch gar nicht mehr beschafft werden kann. Für die Weiterentwicklung des deutschen Handels droht dieses Übel nicht. Er ist fast unabhängig von Kolonialbesitz emporgewachsen und könnte wohl auch heute noch seine Kolonien ganz entbehren, ohne eine allzu auffällige Einbuße zu erleiden. Seine Fortentwicklung ist naturgemäß ungleich mehr von den großen Schwankungen des Weltverkehrs, vor allem auch von länger andauernden wirtschaftlichen Tiefständen als von dem Umfang unserer Schutzgebiete abhängig. Außerdem werden die Bahnen unserer Verkehrsbewegung offenbar noch für lange hinaus ungleich mehr nach Amerika und Ostasien hin gerichtet sein als etwa nach jenen Strecken Afrikas, denen unsere Kolonien zugehören.

Wenn man außerdem Britanniens Reichtum an Kohlen und Erzen und dessen vieljährige kräftige Ausbeute als einen jener Faktoren hervorgehoben hat, welcher der Industrie, dem Handel und Verkehr Englands einen sehr einschneidenden Vorzug vor den einschlägigen Verhältnissen in Deutschland geben mußte, so ist dem ein Zweifaches entgegenzuhalten. Wohl liegen die deutschen Bodenschätze räumlich nicht so günstig beisammen wie jene im englischen Nordwesten. Auch ging ihre Förderung lange Jahre hindurch nicht in so gewaltigen Schritten vorwärts wie dort. Aber Deutschland hat in fast beispielloser Weise innerhalb einiger Jahrzehnte gerade auf dem Felde des Bergbaues und der Montanindustrie nachzuholen verstanden, was Menschenalter hindurch versäumt worden war. Auch wird die Fülle seiner Schätze, vor allem an Kohle und Eisen, in Zukunft gerade deshalb nicht zu früh erschöpft werden können, weil deren massenhafte Ausbeute erst vergleichsweise spät in Angriff genommen wurde. Ein Land, wo schon im Jahre 1900 dem

Digitized by Google

Bergbau, Hütten- und Salinenwesen 3043 Betriebe mit einer Belegschaft von 640945 Personen zukamen, die sich bis Ende 1907 auf 5266 Betriebe mit mehr als 860000 Arbeitern vermehrt hatten; ein Land, das im Jahre 1913 über 190 Millionen Tonnen Steinkohlen, 87,2 Millionen Tonnen Braunkohlen lieferte, das mehr als $28^1/_2$ Millionen Tonnen rohes Eisenerz fördern konnte und daraus fast 18 Millionen Tonnen Roheisen gewann; ein Land, das hinsichtlich der Gewinnung von Abraumsalzen von keinem anderen Staate der Erde übertroffen wird, das in die ganze Welt seine Lithographiesteine versendet, das in der Salzproduktion nur hinter Großbritannien, in der Nickelförderung bloß hinter Neukaledonien, in der Bleigewinnung nur hinter den Vereinigten Staaten Nordamerikas und Spanien zurücksteht, in der Zinkgewinnung alle Staaten der Erde, mit alleiniger Ausnahme der Vereinigten Staaten, weit überragt und so namhafte Kupfermengen gewinnt, daß es in dieser Hinsicht in Europa nur von Spanien und Großbritannien übertroffen wird: ein solches Land ist mit Bodenschätzen auch für eine Weltindustrie gewiß reichlich genug bedacht.

Zum anderen ist es nationalökonomisch von allergrößter Wichtigkeit, daß dem Ackerbau im Wirtschaftsleben Deutschlands eine unvergleichlich bedeutsamere Rolle zukommt als in England. Großbritannien mit Irland erzeugt alljährlich nur rund $1^1/_2$ Mill. t Weizen, kaum $1^1/_2$ Mill. t Gerste, rund 2 Mill. t Hafer und 3 Mill. t Kartoffeln. Deutschland dagegen erntete im Jahre 1910: 10,5 Mill. t Roggen, 3,8 Mill. t Weizen, 3 Mill. t Gerste, 7,1 Mill. t Hafer, 40,6 Mill. t Kartoffeln und im Jahre 1913: 12,2 Mill. t Roggen, 4,7 Mill. t Weizen, 4,1 Mill. t Gerste, 9,7 Mill. t Hafer und 54,1 Mill. t Kartoffeln. England führte bis zum Jahre 1914 alljährlich für über 1 Milliarde Mark an Getreide ein; das um 19 Millionen Seelen volkreichere Deutsche Reich durchschnittlich um 0,8 Milliarden; dabei ist noch eine Ausfuhr an Brotfrüchten im Werte von 150—180 Mill. Mk. in Rechnung zu setzen. Weiterhin ist der Umsatz an heimischem Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Hopfen, Obst, Wein, Rübenzucker usw. auch innerhalb des Reiches selbst eine ergiebige Quelle des deutschen Handels, was der Schrannenverkehr an den Hauptplätzen für die verschiedenen „Kornkammern" unseres Vaterlandes anschaulich erweist.

Digitized by Google

Und endlich: Man ist vielfach der Meinung, im Briten stecke ein erklecklicheres Maß von kaufmännischem Sinn, industriellem Geschick und kolonialem Unternehmungsgeist als in dem Deutschen. Aber haben wir es nicht innerhalb weniger Jahrzehnte verstanden, auf dem vielumstrittenen Plane des Großgewerbes und des Handels mit beispielloser Kraft vorzudringen und siegreich neben Engländern und Nordamerikanern dazustehen? Haben die deutschen Großkaufleute vor allem in den Handelsemporien an Nord- und Ostsee die erwähnten Vorzüge nicht in gleichem Maße bewährt wie jene Englands? Kam nicht eine ansehnliche Summe in Deutschland gefertigter Waren beständig unter englischer Marke auf den Weltmarkt? Schufen nicht deutsche Reichsbürger in aller Herren Ländern und arbeiteten nicht Milliarden deutschen Kapitals in sämtlichen fremden Erdteilen? Standen nicht die Hamburg-Amerikalinie und der Norddeutsche Lloyd nach der Zahl der Registertonnen ihrer Fahrzeuge an der Spitze aller Reedereien der Welt? Haben unsere Krupp, Schuckert, Siemens an Wagemut und Weitblick hinter irgendeinen der englischen Industriellen zurückzutreten? Und klingen nicht deutsche Namen wie der Röblings, des Erbauers der Neuyork-Brooklyner Brücke, und Hilgards, des Vollenders der Northern Pacificbahn, in aller Welt mit Ehren? Wir Deutsche sind eben nicht nur im geschichtlichen und geographischen, sondern auch im nationalökonomischen Sinne ein echtes und wahres Quellvolk, das reich befruchtend auf das Wirtschaftsleben der Fremde hinübergewirkt hat. Überquellende Tatkraft im Bunde mit dem vielseitigsten Anpassungsvermögen sind für unser Volk nicht weniger kennzeichnend als für die Engländer und machen unsere in raschen Schritten aufwärts strebende Teilnahme an der Weltwirtschaft zwanglos erklärlich.

Was den Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens in Deutschland wie auch die Kulturströmungen innerhalb des Reiches überlang in Fesseln schlug und hemmte, das ist die unglückliche politische Vergangenheit unserer Nation. Wie im Mittelalter die romanischen Länder Süd- und Westeuropas vor Deutschland in bezug auf Städtewesen, Geldwirtschaft und Handel einen weiten Vorsprung gewinnen konnten, so in der neuen Zeit Holland und England. Nicht ohne Grund hat unser Wirtschaftsleben, sowie die Verkehrsbewegung durch das Reich, von ihm weg und zu ihm hin

Digitized by Google

seit der politischen Einigung unseres Vaterlandes den mächtigsten Aufschwung genommen.

Freilich hätten sie diesen unmöglich gewinnen können, wenn ihnen die geographischen Vorzüge des deutschen Bodens nicht allenthalben entgegengekommen wären und sie gründlich gefördert hätten, wenn sich dieselben auf die natürlichen Gegebenheiten unseres Heimatlandes nicht so sicher stützen könnten wie auf einen den Wandlungen der Zeit trotzenden granitenen Sockel. Die glückliche Lage unseres Vaterlandes inmitten Europas und seine fast schrankenlose Zugänglichkeit von allen Seiten, die durch ein nicht allzu ungünstiges Klima und die bunte Zusammensetzung des Bodens geförderten, vielseitigen landwirtschaftlichen Produktionsverhältnisse, die Fülle natürlicher Verkehrsstraßen zu Wasser und zu Lande, die breite Zufahrt zum Weltmeere, die große Wegbarkeit und mannigfaltige Schönheit der deutschen Landschaften, der Reichtum an Bodenschätzen und das zum guten Teile auf ihm beruhende gesunde Emporwachsen der heimischen Industrie, endlich die nachhaltige Schaffenskraft und die zähe, weitschauende Unternehmungslust des deutschen Kaufmanns und Handelsherrn: sie bilden die von der Natur selbst dargebotene Grundlage, auf der sich der deutsche Handel kraftvoll aufbaut. Es kann zwar zeitweise erschüttert, nie aber vollständig weggerückt oder zerstört werden.

3. Deutschlands klimatische Lage und deren wirtschaftsgeographische Bedeutung.

A. Deutschland im Herzen des nördlichen Streifens der gemäßigten Klimazone.

Durch die Ausdehnung des Reiches zwischen dem 47. und 56. Breitengrad, durch den regellosen Wechsel seiner Bodenformen zwischen den schneebestreuten Stirnfirsten der Alpen und den weithingestreckten Tieflandzonen an Nord- und Ostsee, durch die Einflüsse ausgesprochen festländischer Witterungsverhältnisse im Osten, die Einwirkungen der Hochgebirgsmauern im Süden, sowie jene des Meeres im Norden und Westen wird zwar das Klima Deutschlands überaus mannigfaltig abgestuft. Trotzdem geht aber ein merkbarer Zug von Einheitlichkeit durch dasselbe. Derartig warme Landschaftsgebiete mit südlichem Pflanzenkleid, wie sie Frankreich

Digitized by Google

längs des unteren Rhonetals, Österreich in der Etschfurche und am Nordende des Gardasees zukommen, mangeln unserer Heimat. Dafür hat sie an den Vorteilen, die durch die warme Golfströmung nach Europa getragen werden, ihren redlichen Anteil. Sodann liegen die klimatischen Gegensätze nicht zwischen Süden und Norden, sondern zwischen Osten und Westen. Bayern und Schwaben sind kühler als Friesland oder Holstein. Auf der ostpreußischen Seenplatte am Spirdingsee aber hat man ein Januarklima, das in Westdeutschland erst auf den Höhen des Brockens seinesgleichen findet.

Aus dem großen Gang der Temperatur in den deutschen Landen treten folgende Tatsachen mit gesetzmäßiger Bestimmtheit hervor:

Der die Temperaturgegensätze ausgleichende Einfluß des Meeres und die durchschnittliche mittlere Jahrestemperatur vermindern sich deutlich in der Richtung von Westen nach Osten. Gleichzeitig werden die jahreszeitlichen Wärmeschwankungen erheblicher und bedingen den leicht erkennbaren Übergang vom See- zum Landklima.

Die Temperaturabnahme mit der Höhe für je 100 m bewegt sich im Durchschnitt während des Jahres von 0,43° auf der oberdeutschen Hochebene bis 0,63° im Harz. Am ausgiebigsten kommt die Wärmeabnahme mit dem Anstieg der absoluten Meereshöhe im April und Juli, am geringsten wegen der oftmaligen Temperaturumkehr im Januar zur Geltung.

Die Dauer des Sonnenscheins nimmt (wesentlich infolge des allmählichen Übergangs vom maritimen zum binnenländischen Klima) im allgemeinen in nordsüdlicher und westöstlicher Richtung zu. Sie beträgt nach den auf zehnjährige Aufschreibungen gestützten Ergebnissen für Bremen nur 1700, für Marggrabowa 1740, für Geisenheim dagegen 1785 und für Celle 1835 Stunden während des Jahres. Im übrigen zeigt sich dieselbe im weiten Gebiete des Reiches sehr merklich von den Bodenformen der einzelnen Landschaften abhängig.

Bekanntlich bildet das Rheingebiet und vor allem die Sohle des Stromtales von Basel ab wegen der tiefen und zugleich geschützten Lage das klimatisch am meisten bevorzugte Stück Deutschlands. Hier lagert ein Streifen hoher Sommer- und milder Wintertemperaturen. Straßburg kommen 9,6, Karlsruhe 9,7, Aachen

Digitized by Google

10, Köln 10,1, dem gesamten Landstreifen am deutschen Rhein 9° C als mittlere Jahrestemperatur zu. Aus den gleichen Gründen sind auch die Rinnen des unteren und mittleren Mains und Neckars thermisch begünstigt. Würzburg hat als mittlere Jahrestemperatur 9,9, Frankfurt 9,7, Heidelberg 9,9, Stuttgart 10,1°.

Die durchschnittliche Jahreswärme beträgt in den norddeutschen Tieflandstrecken östlich der Ems 8—9, östlich der Oder 7—8, in den deutschen Mittelgebirgen (abgesehen vom kühlen Oberharz, Erz- und Riesengebirge, Wasgen- und Schwarzwald, sowie dem ostbayerischen Grenzgebirge) 6—8, auf der oberbayerischen Hochebene etwa 7 Celsiusgrade.

Ähnlich wie die Temperaturverhältnisse sind auch die Niederschläge nach ihrer geographischen Verteilung im einzelnen zu beurteilen, wenn anders sie die Grundlage für volkswirtschaftliche Betrachtungen bilden sollen. Allgemeine Durchschnittsziffern wie jene: die mittlere jährliche Niederschlagshöhe für die norddeutsche Tiefebene bemißt sich auf 610, für die mitteldeutschen Gebirge auf 690, für Süddeutschland auf 820, für das Reich im ganzen auf rund 710 mm, sagen im Grunde allzuwenig. Sie haben für die geographische Bewertung der natürlichen Landschaftsformen unserer Heimat nur eine ähnlich schematische Bedeutung wie Höhenschichtenkarten mit zu weit genommenen Abständen der Isohypsen.

Wie meistens auf der Erde zeigt sich das Maß der Niederschläge auch in Deutschland von der Höhe der verschiedenen Teilgebiete abhängig. Den hervortretendsten Gebirgsmauern kommt der meiste Regen und Schnee, Tau und Reif zu. In den Bayerischen Alpen mißt man stellenweise jährlich über 2000, im Wasgenwalde zwischen 1950 und 1775, auf dem Brocken 1700, im Riesengebirge 1400 mm Niederschläge. Bei gleicher Seehöhe sind natürlich die Gebirgszüge am regenreichsten, die am leichtesten von den feuchten Westwinden erreicht werden können. Dies sind vor allem das Venn, die bergischen Höhen, der Harz und der Teutoburger Wald. So steigt im Hohen Venn bei einer Seehöhe von 675 m die Niederschlagsmenge bis auf fast 1500 mm, während der weit höhere Hunsrück und der Taunus kaum 1000 mm jährliche Niederschlagshöhe erreichen. Die Ursache dieser Erscheinung ist in den vielen vorgelagerten Gebirgen zu suchen, durch welche die feuchten Westwinde um so mehr ihrer Feuchtigkeit beraubt werden, je öfter sie emporzusteigen gezwungen

Digitized by Google

werden. So entzieht die lothringische Hochfläche dem Hunsrück, dieser wieder dem Westerwald den Niederschlag.

Weiter ist von Bedeutung, daß die den Regenwinden zugekehrten West- und teilweise auch Nordseiten unserer Bergländer höhere jährliche Niederschläge erhalten als die Ost- und Südabhänge, was vor allem an Höhenzügen mit südnördlicher Streichungsrichtung zum Ausdruck kommt. Im übrigen hat auch die unmittelbare Nachbarschaft der Gebirgsgegenden teil an ihrem Niederschlagsreichtum, der um so häufiger auf den Sommer fällt, je mehr jene landeinwärts liegen.

Einen bezeichnenden Zug in der Verteilung der Niederschläge innerhalb des Deutschen Reiches bedingt außerdem der von Westen nach Osten abnehmende Einfluß des Meeres auf das norddeutsche Tiefland und seinen inneren Saum. Im allgemeinen ist dieses ein breites Trockengebiet mit vorwiegenden Sommerregen, die mit der Entfernung von der Wasserkante an Häufigkeit zunehmen. Doch erhält der Bord der Nordseeküste 70—85, das Nordseehinterland 50—70 cm jährlich an Niederschlägen, während dem östlichen Niederdeutschland bloß 40—55 cm zukommen. Nur im oberen und zum Teil mittleren Rhein- sowie im unteren Moseltal begegnet uns noch eine ähnliche Armut an Niederschlägen wie in Ostelbien, weil eben hier, wie schon angedeutet, die benachbarten Berglandschaften: Wasgenwald, Hunsrück, Eifel und Hochvenn Regen und Schnee vorwegnehmen. Gleichzeitig stehen diese letzteren aber in einem merkwürdigen Gegensatz zur Tiefebene des Nordens; denn das Höchstmaß ihrer Niederschläge fällt in das Winterhalbjahr.

B. Wie äußern sich die klimatischen Verhältnisse im Wirtschaftsleben Deutschlands?

Wenngleich die klimatischen Verhältnisse ihre Wirkungen vor allem bezüglich der Bodenbenutzung äußern, so ist doch auch ihr Einfluß auf Großgewerbe und Handel nicht gering, da Wasserreichtum und Triebkraft der Flüsse in unmittelbarem Zusammenhange mit den Niederschlägen stehen und die Wintertemperaturen durch Eisbildung den Wert der Gewässer als Verkehrsstraßen alljährlich bald mehr, bald weniger beeinträchtigen. Es sei an dieser Stelle nur angedeutet, daß sich gerade in Landstrichen mit bedeutenden Wasserkräften eine hervorragende Industrie zu entwickeln vermochte,

Digitized by Google

so in den Tälern des Wasgenwaldes und der Sudeten mit ihren Webereien und Spinnereien, im Wuppertal mit seinen Hammerwerken und Färbereien, im Idartale (Nahegebiet) mit seinen Achatschleifereien. — Wohltmann und Thiele haben unsere Heimat mit Rücksicht auf ihr Pflanzenkleid und den landwirtschaftlichen Betrieb in 11 Klimazonen gesondert:

1. in das ozeanische oder Nordseegebiet mit einem nördlichen Küsten- und einem südlichen Binnenkreis;
2. in das westliche Binnenmeer- oder Ostseegebiet mit dem holsteinischen Küstenkreis, dem mecklenburgischen Inland-Seenkreis und dem vorpommerischen Küstenkreis;
3. in das östliche Binnenmeer- oder Ostseegebiet mit dem hinterpommerischen Küstenkreis, dem westpreußisch-pommerischen Inland-Seenkreis, dem preußischen Küstenkreis und dem preußischen Inland-Seenkreis;
4. in das Ostkontinental- oder sarmatische Gebiet mit dem polnisch-sarmatischen Kreis und dem schlesisch-sächsischen Gebirgskreis;
5. in das zentrale oder gemischte Gebiet mit dem märkischen Kreis, dem harz-thüringischen Vorlandkreis, dem Lüneburger Heidekreis, dem harz-teutoburgischen Vorlandkreis;
6. in das Westkontinental- oder gallische Gebiet mit dem nördlichen und dem südlichen gallischen Kreis;
7. in das Rhein-, Neckar-, Maintalgebiet mit dem Rhein-Neckarkreis und dem Maintalkreis;
8. in das mitteldeutsche Waldgebirgsgebiet (das wohl in einen westlichen und östlichen Mittelgebirgskreis zu scheiden wäre);
9. in das herzynische Waldgebirgsgebiet (wiederum in einen oberrheinischen Waldgebirgskreis und einen ostbayerischen Grenzgebirgskreis zu gliedern);
10. in das schwäbisch-bayerische Hochebenengebiet (welches deutlich in den Kreis der südlichen Moränenlandschaft und der nördlichen Tertiärhügelzone zerfällt);
11. in das alpine Gebiet.

Mögen nun die Grenzen dieser Klimakreise da und dort auch manchmal etwas starr theoretisch gezogen sein und mag ihre wirtschaftliche Bedeutung infolge der heutigen raschen und billigen Verkehrsmittel im einzelnen nicht voll zur Erscheinung kommen; mag ferner das Aufblühen des deutschen Großgewerbes und Groß-

Digitized by Google

handels in nicht allzu starkem Maße von ihnen abhängig sein: sie erweisen immerhin den hundertfältigen Zusammenhang der Bodenkultur mit dem Klima in großen, charakteristischen Zügen.

Sein Klima macht Deutschland zum Land der Wälder, Wiesenflächen und Getreidegelände. Um ein geringes weniger als 14 Millionen Hektar, d. i. mehr als ein Viertel des heimischen Bodens decken Waldbestände (in Schweden annähernd die Hälfte, in Rußland und Österreich-Ungarn fast $^1/_3$, in der Schweiz und Frankreich etwa $^1/_5$, in Italien $^1/_6$, in Großbritannien nur $^1/_{20}$). Von ihnen entfallen rund acht Zehntel auf Hochwald. Der Bodenwert der vaterländischen Wälder wird auf mehr als 4 Milliarden Mk. geschätzt. Ihre Mäntel verhüllen nicht bloß den größten Teil der Alpen und Mittelgebirge; sie geben auch der oberdeutschen Hochebene, ausgedehnten Flächen des nördlichen Tieflandes und einzelnen Küstenstreifen am Gestade der Ostsee ein eigenartiges Gepräge. Wir begegnen ihnen längs der uralten Völker- und Kulturstraße am schönsten deutschen Strome im Westen, wie in den mehr als ein Jahrtausend später kolonisierten Gebieten im äußersten Osten des Reiches. Und mag die Eigenart des deutschen Waldes auch nur durch verhältnismäßig wenige Baumarten bestimmt werden, so wird er doch an kraftvoller Schönheit und hohem wirtschaftlichen Wert von dem keines anderen Landes übertroffen. Selbst dort mangeln ihm diese Eigenschaften nicht ganz, wo er, gnomenhaft verkrüppelt und wundersam verbogen, Moor- und Heidewiesen überschattet, wie Legföhren und Weiden die Hochmoore Altbayerns, Erlen- und Birkenbuschholz die Brüche des norddeutschen Ostens, struppiges Wacholdergesträuch die heimischen Heidelandschaften in Nord und Süd.

Man rühmt so häufig den abgemessenen, stillen Ernst, der über der deutschen Landschaft ruht und so traut mit dem tiefinnerlichen Wesen des Volkes sich paart. Ihn dankt man vor allem den Wäldern der Heimat, aus denen ja im Laufe der Jahrhunderte erst Ackerland und Wiesenebenen hervorgegangen sind. Und zwar besonders der Vorherrschaft des Nadelgehölzes, auf welches rund 65 % der gesamten Forstfläche des Reiches entfallen und das nicht nur für das Aussehen der höheren Lagen der Berggebiete, sondern auch für jenes der Ebenen bestimmend wirkt, wie dies die meilenweiten

Digitized by Google

Tannenwälder der südbayerischen Hochfläche neben den Kiefernbeständen Ost- und Westpreußens dartun.

Von der deutschen Waldwirtschaft und deren Erträgen wird an anderer Stelle, im zweiten Teile dieses Buches, in einem besonderen Kapitel die Rede sein.

Nicht minder kennzeichnend als der Wald sind Wiese und Ackerland für das Antlitz der deutschen Kulturlandschaft. Sie zeigen sich in strengerer Weise von den klimatischen Verhältnissen abhängig als die Forstbestände, denen von Natur aus an sich ursprünglich das Land gehörte.

Rund 16% des deutschen Bodens sind Wies- und Weideland, gegen 30% in Großbritannien, 25% in Österreich-Ungarn, aber nur 4% im europäischen Rußland. Wiesen und Weiden herrschen überall dort vor, wo der Einfluß des Seeklimas sich stark geltend macht oder die Höhenlage des Landes Kühle und Feuchtigkeit zugleich bedingt. Am grasreichsten ist das Gebiet der deutschen Alpen. Dort umfassen Wiesen- und Weideland im Durchschnitt 83% der landwirtschaftlich benutzten Fläche. Die ausgesprochene Mattenlandschaft mit vorbildlicher Almenwirtschaft, wie sie ausgeprägter weder im Vorarlberg und dem Appenzeller Ländchen noch im Salzkammergut und der Steiermark zu finden ist, gehört dem Allgäu zu. Sie ist in der Hauptsache die unmittelbare Folge des geologischen Aufbaues dieses Gebirgswinkels mit seinen leicht verwitternden Flecken- und anderen Juramergeln, sowie zahlreichen Quellhorizonten. Dort vereinigt sich eine für den Graswuchs besonders günstige Bodenkrume mit ausgiebiger Befeuchtung. Weiterhin aber fand eine langjährige regelrechte Ausnutzung dieser natürlichen Gegebenheiten durch einen landwirtschaftlich wie gewerblich gleich unternehmenden Volksstamm statt, so daß das schmale Gebirgsglied zwischen Bodensee und Lech mit seinem unmittelbaren Vorlande im Jahre 1913 über 1500 vorwiegend mit Dampf betriebene Molkereien zählte.

Weniger vorteilhaft für die Almenwirtschaft sind die Zonen des vorherrschenden Wettersteinkalks, Hauptdolomits und Dachsteinkalks in den Bayerischen Alpen. Ihr riesenhafter Schuttreichtum drängt vor allem auf Waldkultur und Forstwirtschaft hin.

Auf der Schwäbisch-Bayerischen Hochebene dagegen machen Wiesen und Hutungen wiederum über zwei Fünftel der landwirtschaft-

Digitized by Google

lich benutzten Fläche aus. Doch ist ihre Verteilung innerhalb dieses weitausgespannten Landstreifens keineswegs gleichmäßig. Im Bereiche der gewöhnlich nur mit einer seichten Lehm- oder Eluvialdecke überzogenen, geröllreichen Moränenlandschaft des Südens herrschen Wald und Wiesen vor wie im Hochgebirge, durch dessen Einflüsse das Klima hier selbst in allen seinen Einzelzügen bestimmt wird. Die tiefgründigen, lehmig-sandigen und der Niederung des Donautals genäherten Tertiärhügel der Nordhälfte des Alpenvorlandes hingegen dienen vorwiegend dem Anbau von Körnern, Hackfrüchten und Hopfen. Nur längs der Furchen einiger auf der Hochebene selbst entquellender, kleinerer Wasseradern ziehen ansehnlich breite und lange Bänder von Wiesengrund hin; dort wird auch die Viehzucht sorgsam betrieben.

Eine ähnliche Ausdehnung der Wiesen und Hutungen wie im Alpenlande und im kühlfeuchten Süden des Reiches findet sich erst wieder in der Nähe der Wasserkante des Nordens, wo infolge des Seeklimas ausgiebige Niederschläge und hohe Luftfeuchtigkeit den Wuchs von Gras und Futterpflanzen aufs höchste begünstigen. Im Nordseegebiete kommen in den Marschenebenen des südlichen Binnenkreises rund 52, im nördlichen Küstenkreis 39% der landwirtschaftlichen Fläche auf Wiesen und Weiden, im Lüneburger Heidekreis fast 50, im preußischen Küstenkreis 40, im nördlichen gallischen Kreis (Rheinprovinz) gegen 30, im harz-teutoburgischen Vorlandkreis 28, im westpreußisch-pommerischen Inland-Seenkreis 25, im hinterpommerischen Küstenkreis 23%. Außerdem decken das mitteldeutsche und das herzynische Waldgebirge, also Westerwald, Taunus, Vogelsberg, Rhön, Thüringer Wald, Harz, Teutoburger Wald und Bergische Höhen, Wasgen- und Schwarzwald, Deutschen Jura, Fichtelgebirge und Bayerwald teils üppige Matten, teils wenigstens zur Weide noch genügende Grasnarben. Hier, wo auf das Wies- und Hutungsland 22—28% der landwirtschaftlich ausgenutzten Bodenfläche entfallen, wird denn auch der Ackerbau weit hinter die Viehzucht gedrängt. Sie ist endlich noch im schlesisch-sächsischen Gebirgskreis ansehnlich, innerhalb dessen etwa ein Fünftel der nutzbaren Scholle auf Grasflächen kommt.

Am wiesenärmsten sind die klimatisch am meisten begünstigten Landschaften des Reiches: der Rhein-Neckarkreis mit 12 und der Mainkreis mit 14% Matten und Weideland. Dort ist die Lebens-

Digitized by Google

führung der Bewohner in der Hauptsache auf die Kultur der Reben, Obstbäume, mancher Handelsgewächse (Hopfen, Tabak, Zichorie, Mohn, Hanf) und des Getreides gestellt. Auffallend wiesenarm ist außerdem der harz-thüringische Vorlandkreis, wo die Abdachungen des Thüringer Waldes und des Harzes im Regenschatten ihrer Gebirge lagern und dadurch nur geringe Niederschlagsmengen erhalten. Dort liegen in Gegenden mit hoher Sommerwärme und trockenen Herbstmonaten Erfurt und Quedlinburg, unserer Heimat schönste Gartenländer.

Man sieht: Deutschland ist zu lohnender Viehzucht infolge der durch seine klimatischen und Bodenverhältnisse bedingten beträchtlichen Ausdehnung des Wiesen- und Mattengeländes in sehr weiten Gebieten trefflich geeignet. Infolge des durch Verbesserung des landwirtschaftlichen Betriebs gesteigerten Ertrages an Wiesenheu und Futterpflanzen hatte sich im Vergleich mit dem Bestande zu Anfang des 19. Jahrhunderts der Viehstapel Deutschlands zum mindesten verdoppelt, und so zählte man denn auch Ende 1913: $4^1/_2$ Millionen Pferde, 21 Millionen Rinder, $25^1/_2$ Millionen Schweine, $5^1/_2$ Millionen Schafe, $3^1/_2$ Millionen Ziegen. Und zwar war die Anzahl der Pferde seit 50 Jahren um mehr als 1 Million, die der Rinder um 5 Millionen, die der Schweine um fast 17 Millionen, die der Ziegen um $1^1/_2$ Millionen gewachsen. Trotzdem mußten im Jahre 1913 noch eingeführt werden:

Pferde	für	112 000 000	Mark	(1910:	112 000 000	Mark)
Jungvieh	„	25 959 000	„	(1910:	19 427 000	„)
Kühe	„	30 309 000	„	(1910:	25 712 000	„)
Ochsen und Stiere	„	30 299 000	„	(1910:	34 871 000	„)
Schweine	„	24 981 000	„	(1910:	17 879 000	„),

indes die Summe der Ausfuhr an diesen Tiergattungen sich im Jahre 1913 auf nur 1520000 Mk. für Pferde, 308000 Mk. für Jungvieh, 272000 Mk. für Kühe, 214000 Mk. für Ochsen und 114000 Mk. für Schweine belief.

Die hervorragende Wollproduktion Deutschlands, die bis ums Jahr 1860 anhielt, hat unter dem Wettbewerb von billiger Wolle aus Australien und Argentinien ungemein gelitten. Die Wollpreise betrugen bis zum Jahre 1914 nur etwas mehr als die Hälfte von früher. Daher sank auch die Zahl des Schafviehs rund auf ein Fünftel derjenigen vor 50 Jahren herab. In der Liste der Einfuhr nach

Digitized by Google

Deutschland stand rohe und gekrempelte Schafwolle mit obenan. Die Einfuhrmenge derselben bewertete sich 1910 auf 390, im Jahre 1913 gar auf 412 Mill. Mk., wovon für mehr als 172 Mill. Mk. auf Australien und 90 Mill. Mk. auf Argentinien entfielen.

Erwähnung verdient endlich auch die deutsche Bienenzucht. Sie erzeugt ungefähr 25% des ganzen europäischen Honigertrages im Werte von mehr als 20 Mill. Mk. Hierzu kommt noch Wachs im Werte von etwa 5 Mill. Mk.

Insgesamt berechnete man im Jahre 1913 den Geldwert des Viehbestandes in Deutschland auf ungefähr 7 Milliarden Mk. Alljährlich werden an Vieh und tierischen Produkten für mehr als $^1/_2$ Milliarde eingeführt. Dabei spielen die sogenannten „kleinen Artikel" keine verachtenswerte Rolle. So betrug die Einfuhr an

	in 1000 Mark		
	1905	1910	1913
lebendem Federvieh	44 966	50 807	55 341
totem Federvieh	8 762	12 472	12 884
frischen Fischen	37 163	47 783	59 881
Heringen	44 348	39 708	51 548
Eiern (und Eigelb)	121 350	167 093	194 070
Käse	27 946	30 462	38 040
Butter	73 750	91 968	118 704

Ob diese beträchtlichen und in kurzen Zeitabständen so rasch steigenden Ziffern die deutschen Landwirte wohl in Zukunft dazu aneifern werden, vor allem der Zucht von Geflügel und Fischen, für welch letztere übrigens im Reiche durch die Staatsregierungen und die Fischereivereine bereits manches geschieht, ein größeres Augenmerk als bisher zu schenken?

Dem Ackerbau ist die vaterländische Scholle nicht in jenem hohen Maße günstig, wie gemeinhin gerühmt wird. Keinem großen Kulturvolk der Geschichte sind von der Natur schwerere Hindernisse in den Weg gelegt worden als dem deutschen. Wohl fehlt es unserem Volke nicht an Arbeitslust und Arbeitskraft, um die natürlichen Gegebenheiten voll und mit kluger Sorgfalt auszunützen. Aber letztere kommen den Deutschen nicht allzu weit entgegen. „Nicht umsonst", schreibt F. Ratzel, „ist der Wald in Deutschland weiter verbreitet, als in den westlichen Nachbarländern. Der Wald ist für

Digitized by Google

manchen deutschen Boden noch die einzige mögliche Kultur, und darum prangt auch mancher Gebirgshang und mancher Sandrücken bei uns im Waldkleid, der anderswo nackt und kahl liegt."

48,6% der Fläche des Reiches fallen dem Acker- und Gartenlande zu (in Frankreich 50, in Österreich 33$^1/_3$, in Großbritannien 30, in Rußland 20%), indes der Landwirtschaft treibende Teil des Volkes nahezu auf ein Drittel der Gesamtbevölkerung herabgesunken ist. Doch ist die Tatsache mit Nachdruck hervorzukehren, daß trotz der Abnahme der Agrarbevölkerung die landwirtschaftliche Gesamterzeugung infolge verbesserten Betriebes ein stetiges Anwachsen zeigt, was später im einzelnen statistisch erwiesen werden soll. Wie Wälder und Wiesen in kühlen und feuchten Klimakreisen ihre größte Ausdehnung gewinnen, so der Anbau von Getreide, Hack- und Gartenfrüchten in Gebieten, wo die Witterungsverhältnisse eine lange Wachstumsdauer der landwirtschaftlichen Kulturpflanzen zulassen, vor allem aber hohe Sommerwärme und nicht allzu ausgiebige Wolken- und Niederschlagsbildung während der Erntemonate herrschen. Diese Bedingungen gewährt das festländische Klima in höherem Maße als das maritime. Seinen Teilgebieten gehören deshalb in der Hauptsache auch die Landstriche mit hervortretendem Ackerbau in Deutschland an, besonders dort, wo gleichzeitig eine günstige Bodenzusammensetzung die Arbeit mit Pflug und Karst lohnt. Und so erreicht denn auch das Acker- und Gartenland im harz-thüringischen, polnisch-sarmatischen, Maintal- und südlichen gallischen Kreis mit rund 88, 84, 83 und 81% der gesamten landwirtschaftlich benutzten Flächen seine größte Ausdehnung, von denen wieder 59, 56, 46 und 59% im besonderen dem Anbau von Getreide dienen. Weiterhin sind im vorpommerischen Küstenkreis 82, im märkischen Kreis 81, im mecklenburgischen Inland-Seenkreis 81, im preußischen Inland-Seenkreis 80, im holsteinischen Seenkreis 80, im Rhein-Neckarkreis 80, im schlesisch-sächsischen Gebirgskreis 79% des bearbeiteten Bodens Acker- und Gartenland. Das Minimum mit 17, 48, 52 und 58% trifft auf das Alpengebiet, den südlichen Binnenkreis des Nordseegebietes, den Lüneburger Heidekreis und die Schwäbisch-Bayerische Hochebene.

Von der dem Bodenanbau dienenden Gesamtfläche treffen rund 60% auf Halm- und Hülsenfrüchte, etwa 17% auf Hackfrüchte, Knollen- und Wurzelgewächse, 10% auf Futterpflanzen, etwa 1%

Digitized by Google

auf Handelsgewächse[1]) (Raps und Mohn, Flachs und Hanf, Tabak und Hopfen, sowie einige Farbepflanzen), 2% gehören den Obst-, Haus- und Weingärten zu.

Deutschlands Hauptbrotfrucht ist seit alters der Roggen. Seine Wichtigkeit als solche kommt schon in der mundartlichen Bezeichnung als „Korn" überhaupt — z. B. in weiten Bezirken Frankens — zum Ausdruck. Die Roggenfelder nehmen annähernd ein Viertel des heimischen Ackerlandes ein. Ihre Fläche betrug 1900: 5954973 ha, 1913: 6414143 ha. Sie finden sich in großer Ausdehnung vor allem in Brandenburg, Posen, Schlesien, Bayern, Hannover, Ost- und Westpreußen, Preußisch-Sachsen, im Rheinland und in Westfalen. Die Erntemenge betrug im Jahre 1900: 8550659 t, und zwar lieferte das Hektar im Durchschnitt 14,4 dz. Dazu kam noch eine Einfuhr von $1\frac{1}{4}$ Mill. t aus Rußland, den Vereinigten Staaten und Rumänien, der eine Ausfuhr von 339000 t hauptsächlich nach den nordischen Staaten, den Niederlanden und der Schweiz entgegenstand. Im Jahre 1913 wurden $12\frac{1}{4}$ Mill. t, auf 1 ha durchschnittlich 19,1 dz geerntet; aus Rußland, Rumänien und den Vereinigten Staaten wurden im Jahre 1913 nur 352000 t eingeführt, also noch lange nicht der dritte Teil von der Einfuhr des Jahres 1900, während die Ausfuhr auf 934000 t, also auf weit mehr als das Doppelte gestiegen war. Es läßt sich nicht leugnen, daß die Zollverhältnisse und die inzwischen geänderten Handelsverträge für dieses Ergebnis von Einfluß waren; aber es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, daß auch die wirtschaftlichere Bodenausnützung und die gesteigerten Ernteerträge ganz wesentlich zu diesem Umschwunge beitrugen.

Neben dem Roggen steht als wichtigste Brotfrucht der Weizen. Mit ihm waren im Jahre 1913: 1974098 ha, vor allem in den Fluren Bayerns, Schlesiens und Preußisch-Sachsens bestanden. Man baute 4656000 t und erhielt vom Hektar durchschnittlich 23,6 dz. Ein starker Bruchteil des Gesamtbedarfs an Weizen (2546000 t) gelangte (hauptsächlich aus Rußland, Argentinien, den Vereinigten Staaten, Rumänien und Australien) zur Einfuhr.

Ausgedehnte Haferfelder begegnen uns namentlich in Bayern, Schlesien, Ostpreußen, im Rheinland, in den Provinzen Pommern,

1) In Süddeutschland allein entfallen hierauf 4 bis 5% des Ackerlandes.

Digitized by Google

Brandenburg, Hannover und Sachsen. Sie nahmen im Jahre 1913 4 438 209 ha ein, von denen 9 714 000 t abgeerntet wurden, vom Hektar sonach 21,9 dz. Im Vergleich zu Roggen, Weizen und Gerste wurde weniger Hafer importiert. Die Einfuhr betrug in dem genannten Jahre 505 000 t, die Ausfuhr dagegen 662 000 t.

In den gleichen Gauen, welche dem Massenanbau von Weizen dienen, finden sich auch große Gelände mit Sommergerste, deren sorgfältiger Anbau sich bei dem Emporblühen der deutschen Bierbrauerei allerwärts als mehr und mehr lohnend erweist, vor allem bei günstigem Erntewetter. Der Gesamtertrag an Sommergerste belief sich im Jahre 1913 auf 3 673 000 t. Zur Einfuhr gelangten 3 238 000 t, während nur 6104 t ausgeführt wurden. Nicht weniger als 95 % der Einfuhr, deren überwiegende Menge aus Rußland stammte, wurde als Futtergerste verwendet; nur 151 000 t waren Malzgerste aus Österreich-Ungarn, Dänemark und dem europäischen Rußland.

(Weitere Vergleichsziffern über Bebauungsfläche, Erntemenge, Ein- und Ausfuhr der wichtigeren Getreidearten, ferner von Hülsenfrüchten, Ölfrüchten und Mehl bieten die Tabellen im Anhange.)

Deutschland ist bekanntlich auch das erste Land der Erde für Kartoffel- und Zuckerrübenbau. Seitdem die Kartoffel für die Branntweingewinnung als Rohstoff herangezogen wird, hat ihr Anbau beträchtlich zugenommen, wie folgende Zahlen erweisen:

Jahr	Anbaufläche ha	Gesamterntemenge t
1895:	3 049 718	37 786 006
1900:	3 218 777	40 585 317
1905:	3 316 593	48 323 553
1910:	3 296 219	43 468 395
1913:	3 412 201	54 121 146

Im Durchschnitt wurden vom Hektar Kartoffelland im Jahre 1900: 122,2 dz, im Jahre 1913 aber 158,6 dz geerntet.

In der Produktion an Branntwein, von welchem bei uns volle 70 % aus Kartoffeln gewonnen werden, stand Deutschland im Jahre 1913 nur hinter Rußland zurück. Hauptzentren hierfür waren die östlichen Provinzen Preußens, sowie das gesamte Sachsenland.

Hinsichtlich der Zuckererzeugung sei nur die Tatsache gestreift, daß Deutschland bis zum Jahre 1914 selbst noch solche tropische

Digitized by Google

Gebiete mit Rübenzucker versorgte, in denen das Zuckerrohr angebaut werden kann. Fast 550000 ha waren im Jahre 1913 mit Zuckerrüben angepflanzt. Auf ihnen wurden $16^1/_2$ Mill. t Rüben gewonnen. Sie wurden in etwa 350 Fabriken verarbeitet. Hierbei gewann man rund 2,6 Mill. t Rohzucker und 380000 t Melasse. Die Ausfuhr an Zucker betrug in dem Jahrzehnt vor Kriegsbeginn jährlich an 200 Mill. Mk. und richtete sich hauptsächlich nach England, sodann nach Portugal, Norwegen, Dänemark, der Schweiz, Uruguay und Argentinien. Die riesenhaften Ausfuhrmengen, denen nur eine geringfügige Einfuhr entgegensteht, berechneten sich im Jahre 1913 auf 1110000 t im Werte von 261886000 ℳ, wovon 838583 t im Werte von 191016000 ℳ nach England gingen. Im übrigen jedoch war in den auswärtigen Absatzgebieten ein sehr empfindlicher Rückgang der Ausfuhrmengen zu verzeichnen. Dafür steigerte sich der Inlandverbrauch seit 1903 ganz beträchtlich; er stieg von 13,67 kg pro Kopf im Jahre 1900/01 auf 19,2 kg im Jahre 1912/13, während er freilich in England schon im Jahre 1900 etwa 35, in den Vereinigten Staaten 26, in der Schweiz, die keine Zuckerindustrie hat, 17 kg betrug und seitdem überall eine namhafte Steigerung erfuhr. Die hohen Ziffern in Verbrauch und Ausfuhr, wie sie uns 1912/13 entgegentreten, vermögen den Kundigen allerdings nicht über die Tatsache hinwegzutäuschen, daß sich in Deutschland eine Überproduktion an Zucker seit Jahrzehnten breitgemacht hat. Diese war volkswirtschaftlich von unverkennbarem Schaden. Nicht bloß, daß in den Rübengegenden der kleine Grundbesitz vom großen beträchtlich verdrängt und aufgesogen worden ist; vielmehr erhielten die Zuckerexporteure für die auszuführenden Zuckermengen auch bedeutend mehr an Ausfuhrprämien als Rückvergütung, als sie auf die dazu verwendeten Rübenmengen an Steuern eingezahlt hatten. Sie waren dadurch in der Lage, nach dem Auslande weit billiger zu verkaufen als im Inlande. In den letzten Jahren vor 1914 hatte sich allerdings die Spannung zwischen den In- und Auslandpreisen verringert; im Lande war der Preis für den Doppelzentner Raffinade von 28,76 Mark im Jahre 1900/01 bis auf 18,5 Mark im Jahre 1913 zurückgegangen. Allein dieser Umstand erwies sich als ungünstig für die Zuckerindustrie selbst. Die Zahl der Fabriken sank erheblich, und die Lage der Produzenten wird

Digitized by Google

sich wohl erst heben, wenn eine Umgestaltung der geschilderten Verhältnisse eintritt.

Im Gegensatz zum Anbau der Zuckerrübe fällt jener des Tabaks in Deutschland hauptsächlich den Kleinbetrieben zu. Auf den einzelnen der rund 95 000 Pflanzer entfällt durchschnittlich $^1/_2$ Morgen Land. Die Erntefläche maß 1913 rund 16 000 ha, die Erntemenge war etwa 390 000 dz, der Ertrag pro Hektar 24,6 dz. Ausgedehnte Striche der Gegend um Nürnberg, am Neckar, in der pfälzischen Rheinebene, im Elsaß, der Kölner Tieflandbucht, in Pommern und der Uckermark sind von Tabakpflanzungen bedeckt. Doch hat die Bedeutung des Tabaks für die Landwirtschaft in Deutschland weit hinter jene für Industrie und Handel zurückzutreten. Dies beweisen am klarsten die Ziffern, welche die Einfuhr unbearbeiteter Tabakblätter ins Reich betreffen. Man importierte an solchen:

1905:	79 136 t	im	Werte	von	122 144 000 Mark
1910:	65 000 „	„	„	„	104 000 000 „
1913:	81 400 „	„	„	„	134 269 000 „

Geringe Mengen davon trafen auch auf unsere Schutzgebiete in Neuguinea und dem tropischen Afrika. Der Tabakhandel hat, wie bekannt, zum Aufschwung von Bremen und Hamburg wesentlich beigetragen. Überhaupt steht das Deutsche Reich hinsichtlich der Einfuhr von Tabak und Erzeugung von Tabakwaren unmittelbar neben den Vereinigten Staaten. Der Jahresverbrauch an Rohtabak beläuft sich bei uns auf etwa $3^1/_2$ Pfund pro Kopf. Insgesamt beschäftigte die Tabakindustrie rund 200 000 Personen in etwa 25 000 Betrieben, unter denen 960 Großunternehmen gezählt wurden.[1])

Hopfen baut Deutschland trotz der Ausdehnung seiner Bierindustrie im Überfluß. Doch hat sich die Bebauungsfläche hierfür wie auch die Erntemenge in den letzten Jahren nicht unbeträchtlich verringert.

Sie betrugen

1905:	39 511 ha,	bzw.	292 569 dz
1910:	27 500 „	„	2 4 000 „
1913:	27 048 „	„	106 179 „

1) Vgl. Wolf, Der Tabak (ANuG Bd. 416).

Digitized by Google

Hopfensorten, welche neben den böhmischen und englischen an Güte und Preishöhe stehen, gewinnt man vor allem in Mittelfranken um Spalt, Nürnberg und Hersbruck und sodann in der altbayerischen Holledau. Während die deutsche Hopfenausfuhr sich 1910 auf 22800000, 1913 auf 23672000 Mk. bewertete, betrug die Hopfeneinfuhr, die ausschließlich Österreich-Ungarn, und zwar vorwiegend Böhmen bestreitet, in den gleichen Jahren bloß 8200000 bzw. 8843000 Mk.

Der fast ausschließlich in Süddeutschland betriebene Anbau von Hanf, wie der besonders in Bayern, Schlesien, Hannover und Ostpreußen gepflegte Flachsbau decken den heimischen Bedarf lange nicht. An jenem mußten z. B. im Jahre 1900: 46406 t im Werte von 25524000 Mk., im Jahre 1910: 37300 t im Werte von 25000000 Mk., im Jahre 1913: 48650 t im Werte von 35560000 Mark aus Italien, Österreich-Ungarn und Rußland eingeführt werden, an Flachs aber im Jahre 1900: 43270 t für 32763000 Mark, im Jahre 1910: 55000 t im Werte von fast 42000000 Mk. und im Jahre 1913: 71630 t für 58785000 Mk. wiederum aus Österreich-Ungarn und Rußland. Die Hanfausfuhr bewertete sich in den gleichen Jahren auf $10^1/_4$, $5^1/_5$ und 6 Mill. Mk. und die Flachsausfuhr auf 9,8, 10,4 und 19 Mill. Mk.

Deutschlands vielberufene Gemüse- und Blumenländereien liegen um Erfurt, Quedlinburg, Liegnitz und in den Vierlanden bei Hamburg, um Bamberg und in der Wetterau. Man macht alle Anstrengungen, damit sie den gesteigerten Lebensbedürfnissen im Vaterlande gerecht werden können, und die Zucht von deutschen Winterblumen ist neuerdings in einen ehrenvollen Wettbewerb mit jener der Riviera getreten.

In aller Kürze sei endlich noch des vaterländischen Obst- und Weinbaues gedacht. Obwohl der Obstbaum in Deutschland mit Ausnahme der kühlen Gebirgslagen fast überall zu Hause ist und vor allem das Gebiet am Bodensee, das Württemberger Land, die Bergstraße, der Rheingau, sowie die Täler des Mains, der Werra und Elbe weithin mit Obstgärten geschmückt sind, mußte doch im Jahre 1900 um $46^1/_2$ Mill., im Jahre 1910 um $75^1/_2$ Mill. Mk. frisches, getrocknetes und eingemachtes Obst eingeführt werden. Im Jahre 1913 war die Einfuhr an Obst und Beeren auf 113,7 Mill. Mk. gestiegen. Daneben kamen noch für 96 Mill.

Digitized by Google

Mark Südfrüchte ins Land. — Schwanken schon die Erntemengen an gutem Obst beträchtlich, so ist dies noch viel mehr mit den Erträgnissen des Weinbaues der Fall. Während das gesegnete Jahr 1896 z. B. über 5 Mill. hl Weinmost im Werte von 199 Mill. Mk. erzeugte, gewann man 1898 nur $1^1/_2$ Mill. hl im Werte von kaum 50 Mill., in der Zeit von 1902/05 jährlich $3^1/_2$ Mill. hl im Werte von 109 Mill. Mk. Im Erntejahre 1913 aber wurden insgesamt nur wenig mehr als 1 Mill. hl im Werte von 48 Mill. Mk. erzeugt. Zwar schätzen Kenner den deutschen Rhein- und Moselwein in aller Herren Länder gar hoch. Aber wir bedürfen auch anderseits so bedeutender Mengen an Weinen aus Frankreich, Griechenland, Italien, Österreich-Ungarn, Portugal, Spanien, der Türkei, von Algier, dem Kapland und Kalifornien, daß die Weineinfuhr

im Jahre	1905:	78 062 t	im Werte	von	38 916 000 Mark
„ „	1910:	119 114 t	„	„	65 494 000 „
„ „	1913:	127 830 t	„	„	53 507 000 „

ausmachte; die Weinausfuhr aber beschränkte sich

1905	auf	22 546 t	im Werte	von	21 426 000 Mark
1910	„	19 635 t	„	„	19 868 000 „
1913	„	9 586 t	„	„	8 477 000 „

An Schaumweinen wurden in den gleichen Jahren aus Frankreich für 5 621 000, 9 580 000 und 6 488 000 Mk. eingeführt; doch steht diesen Zahlen eine Ausfuhr im Werte von 2 857 000, 3 262 000 und 4 181 000 Mk. in steigender Tendenz gegenüber.

4. Die Wirkungen der zentralen Stellung Deutschlands innerhalb der europäischen Kulturstaaten auf die Handels- und Verkehrsbewegung.

Wie die Naturproduktion Deutschlands durch seine Lage im nördlichen Strich der gemäßigten Zone zwischen den Ländern des maritimen Westens und des kontinentalen Ostens Europas bestimmt wird, so die Bewegung seines Verkehrs und Handels durch seine Stellung innerhalb der europäischen Kulturgebiete und durch seine offenen Grenzen. Als die Mitte Zentraleuropas trägt unsere Heimat durch ihre Lage zwischen den Bergmauern der Alpen und der Germanischen und Baltischen See sowie durch die große Breitenausdehnung gerade ihres nördlichen Tieflandes das Gepräge eines

Digitized by Google

Binnen- und Seestaates zugleich. Aber der Einfluß der See, der nicht bloß durch seine Meeresküste, sondern hauptsächlich auch durch die einheitliche Hauptrichtung der nach Nordwesten und Norden strömenden Flüsse bedingt wird, begründet die Tatsache, daß Deutschland viel weniger als Binnenland gelten kann, als man gemeinhin annimmt. Mag immerhin die äußerste Südmark des Reiches 750 km von der Nord- und Ostseeküste entfernt sein, mag man auch besonders innerhalb des Zuflußgebietes der deutschen Donau und auch des Mains alle Merkzeichen binnenländischer Naturausstattung und binnenländischen Wesens finden: den deutschen Westen zieht es durch den Rhein, die Länder der deutschen Mittelgebirge, des deutschen Ostens und Nordens durch Ems, Weser, Elbe und Oder gegenwärtig mehr als je zuvor zum Ozean hin. Wir werden in den Schlußkapiteln dieses Buches ausführlich zu erörtern haben, wie der leicht erkennbare Zug, welcher durch unsere Heimat infolge der gemeinsamen großen Richtung des Hauptaderwerks ihrer Gewässer geht und der in so auffallender Gleichmäßigkeit nur noch in der sibirischen Tiefebene wiederkehrt, Deutschland zu einem geographisch viel einheitlicheren Gebiete macht als die meisten übrigen Staaten des europäischen Erdteils. Dieser Zug ist für unser Vaterland noch bezeichnender als die Mannigfaltigkeit seiner Boden- und Volksverhältnisse. Und er ist zugleich von hervortretender national-ökonomischer Wichtigkeit. Denn der deutsche Seehandel ruht schon allein deshalb auf einer günstigen Grundlage, weil er durch die starken, auf mehr als 10 000 km der Schiffahrt dienenden Ströme Mittel- und Norddeutschlands mit einem Hinterlande in Verbindung steht, dem an Größe und Produktionskraft kein anderer Staatenanteil Westeuropas gleichkommt.

Deutschlands Eigenschaft als Binnen- und Seestaat zugleich bringt heutzutage ebensowenig etwas Trennendes oder unversöhnlich Zwiespältiges in sein geographisches Bild als in jenes seiner Warenerzeugung und Warenbewegung. Im Norden wie im Süden zeigt die Kulturlandschaft ein durchaus verwandtes Aussehen: hier wie dort trifft man häufig gerade in Gebieten mit stiefmütterlicher Naturausstattung reges Gewerbs- und Handelsleben, hier wie dort strahlt der Verkehr in einzelnen großen Stadtzentren zusammen, strömt auf zahlreichen Schienensträngen und auch auf Wasserstraßen nach den Nachbarländern und wieder zurück, gewinnt durch einen gewal-

Digitized by Google

tigen Durchgangshandel von Nord nach Süd, von West nach Ost erst seinen ganzen, riesenhaften Umfang.

Ähnlich wie der deutsche Norden im Felde des Handels sein Antlitz nicht bloß nach den vaterländischen Landstrichen des Südens, sondern auch über Land und Meer nach den mächtigen Industrie- und Handelsstaaten an der Nordsee und dem Atlantischen Ozean, sowie nach dem russischen Osten richtet, blickt der binnenländische Süden ebenso nach dem heimischen Norden wie nach den unteren Donauländern und dem sonnigen Italien. Zum modernen wirtschaftlichen Aufschwung des Reiches haben die Donau- und Maingebiete auch an ihrem Teile redlich beigetragen. Nur das eine muß bekannt werden: dieser Aufschwung hätte nicht in dem beispiellos raschen Gange erfolgen können, wäre Deutschland eine ausschließlich festländische Macht, hätte es durch seine nördliche Lage nicht den Vorzug, „dem Ausstrahlungsgebiet der stärksten, über die ganze Erde wirksamsten geschichtlichen Kräfte anzugehören, wo die mächtigsten Staaten, die tätigsten und reichsten Völker wohnen, wo darum auch die meisten Fäden des Weltverkehrs zusammenlaufen und die Gewinne des Welthandels sich ansammeln".

Seine zentrale Lage in Europa ließ Deutschland, und zwar vorwiegend auch seinen Süden, schon seit den Zeiten des Mittelalters in ganz besonderem Maße an den großen Völker- und Kulturströmungen der Geschichte teilnehmen. Auf deutschem Boden gingen die Wogen der Völkerwanderung mit am höchsten, und in der Mannigfaltigkeit und der vielseitigen Mischung seiner Volksstämme prägt sich heute noch deutlich genug sein Charakter als Durchgangsland von Norden nach Süden und von Osten nach Westen aus. Es war den Einflüssen des Handelsgeistes der italienischen Städterepubliken, des Humanismus und der Renaissance ebenso leicht zugänglich als den aus Frankreich und England stammenden staatspolitischen, volkswirtschaftlichen und literargeschichtlichen Vorbildern und Ideen.

Deutschland ist mitten hinein zwischen die europäischen Großstaaten gestellt. Es wird fast ganz von ihnen umringt: im Osten von Rußland und dessen durch den Frieden von Brest-Litowsk freigewordenen westlichen Randstaaten und von Österreich, im Süden wiederum von Österreich, im Westen von Frankreich. Mit Kleinstaaten berührt es sich nur auf gedrängtem Raum: im Norden

Digitized by Google

mit Dänemark, im Westen mit Holland, Belgien und Luxemburg, im Süden mit der Schweiz. Von Schweden und Norwegen wird es bloß durch schmale Meeresteile getrennt. Doch wäre nichts irrtümlicher, als die Wichtigkeit jener Kleinstaaten für Handel und Verkehr bloß rein äußerlich nach ihrer Flächenausdehnung und der Länge des Grenzsaumes zu beurteilen, mit dem sie ans Reich stoßen. Der deutsche Ausfuhrhandel nach dem kleinen Holland z. B. betrug im Jahre 1913 fast 7% [1]) des Gesamthandels; er war nur um 0,9% geringer als jener nach Frankreich und übertraf den nach Italien fast genau um die Hälfte. Von den Briefpostsendungen der Deutschen Reichspost nach dem Auslande gingen allein etwa $6^1/_2$% nach Holland, dem Mündungslande unseres Rheins. Im Jahre 1910, dem letzten, aus dem ausführliche Berichte vorliegen, waren es deren 18,94 Millionen. Nur die Zahl der Sendungen nach Österreich-Ungarn (97,74 Millionen), Frankreich (25,17 Millionen), Großbritannien (22,58 Millionen), Rußland (20,94 Millionen) und der Schweiz (25,90 Millionen) war ansehnlicher, während nach Belgien nur 13,43 Millionen, nach den skandinavischen Ländern 9,8 Millionen, nach Italien 9,9 Millionen, nach Dänemark 7,7 Millionen und nach den Vereinigten Staaten 15,07 Millionen Briefsendungen abgingen. Ebenso war der deutsche Paketverkehr nach den Niederlanden größer als der nach Rußland, Belgien und Italien und dreimal so groß als der nach Dänemark. — Anderseits entfiel von dem gesamten holländischen Ausfuhrhandel etwa die Hälfte auf das Deutsche Reich, und mehr als ein Drittel der internationalen Telegramme und Pakete Hollands kam zu uns.

Die nationalökonomische Bedeutung der zentralen Lage unseres Vaterlandes in Europa liegt heutzutage hauptsächlich darin, daß es dadurch zur Vermittlung der wirtschaftlichen Gegensätze zwischen dem Westen und Osten unseres Erdteiles bestimmt und befähigt ist. Dort eine in allen Zweigen des Großgewerbes sorgfältig ausgestaltete Kunstproduktion, eine Überfülle industrieller Erzeugnisse. Hier auf gewaltigen Binnenlandflächen eine Naturproduktion von großartigem Umfang. Beide erfordern einen wechsel-

1) Diese deutschen Waren bildeten gegen 25% des gesamten holländischen Imports, während beispielsweise das benachbarte Belgien und England nur mit etwa 10%, Frankreich nur mit noch nicht 2% an der holländischen Einfuhr beteiligt war.

Digitized by Google

seitigen Ausgleich. Auf diesem aber beruht Deutschlands Wichtigkeit als hervorragendstes europäisches Durchgangsgebiet, sowie ein gutes Stück seiner Bedeutung als Handelsstaat überhaupt. Seine Eigenschaft als Land des Zwischenhandels macht es den deutschen Regierungen zur Pflicht, die westöstlichen Verkehrswege nach Möglichkeit zu pflegen und auf die Förderung der deutschen Beziehungen nach Ost und West ein besonderes Maß weitsichtiger Fürsorge zu verwenden.

Die Bedeutung Deutschlands als Durchgangsgebiet war trotz der riesenhaften Zunahme des deutschen Überseeverkehrs in raschem Wachsen begriffen. Und zwar zum Teil auch mit deshalb, weil unsere Handelsbeziehungen gerade mit jenen Gebieten, mit denen Deutschland nicht in unmittelbarer räumlicher Verbindung steht, namentlich mit Italien und dem europäischen Südosten, sich ununterbrochen steigerten. Gegenüber dem Jahre 1902 war im Jahre 1910 die deutsche Ausfuhr nach Italien, Finnland und nach den türkischen Besitzungen auf das $2^1/_2$fache, nach Griechenland auf das $2^1/_4$fache, nach Serbien und Bulgarien fast auf das $3^1/_2$fache, nach Asien überhaupt auf das 1,6fache, nach Persien allein auf das 1,7fache gestiegen, und bis zur Mitte des Jahres 1914 hielt diese Steigerung des Handelsverkehrs in ähnlicher Weise an. Diese erfreuliche Tatsache hatte zwei Ursachen. Einerseits waren manche Industriezweige (wie u. a. der Bau von Maschinen) gerade in Süd- und Osteuropa samt den benachbarten Ländereien Asiens so wenig fortgeschritten, daß sich ein Import dorthin von Deutschland aus als höchst lohnend erwies. Anderseits wurde die Verkehrsverbindung mit Italien und der Levante wesentlich verbessert, und zwar vor allem unter deutscher Mithilfe und mit deutschem Kapital. Zwar benützte unser Handel nach den europäischen Mittelmeerländern hauptsächlich den Seeweg. Aber von der deutschen Ein- und Ausfuhr, die sich für Italien im Jahre 1913 auf 318 bzw. 394 Mill. Mk., für Griechenland auf 26 bzw. 24 Mill. Mk., für Rumänien auf 80 bzw. 140, für Serbien auf 11 bzw. 19 Mill. Mk. belief, traf doch auch ein ansehnlicher Bruchteil auf den Landhandel und den sich mehr und mehr steigernden Verkehr auf der großen natürlichen Wasserstraße nach Osten, der Donau. Besonders stand Deutschland außer mit Italien noch mit der Türkei in lebhaftem Handelsverkehr. Er begann sich nach den vortrefflichen Ausfüh-

Digitized by Google

rungen von Arthur Dix[1]), die wir im nachstehenden teilweise wiedergeben, zu entwickeln, seit im Jahre 1888 die Deutsche Bank in finanzielle Verbindung zum Türkischen Reiche trat. Der erste Schritt war die Übernahme einer 5%igen türkischen Verwaltungsanleihe von 30 Mill. Mk. Im Jahre 1889 übernahm die gleiche Bank im Verein mit anderen die anatolische Eisenbahn und begann den Bau der Hauptlinie von Ismid am Marmarameer nach Angora (486 km), der Ende 1892 vollendet wurde. Dieser Bau führte zu einer bedeutenden Entwicklung deutscher industrieller Unternehmungen in der Türkei. In den folgenden Jahren wurden weitere Linien ausgebaut, so jene von Eski Schehir nach Konia im mittleren Kleinasien (445 km), und nach der Palästinareise des Deutschen Kaisers wurde auch die Konzession zum Bau eines Hafens in Haidar Pascha (am Bosporus) und zum Bau der Bagdad-Bahn gegeben. Im Anschluß an die finanziellen Beziehungen hat sich die Ausfuhr der deutschen Industrie nach dem Orient fortgesetzt gesteigert. So befanden sich bis Mitte des Jahres 1914 in deutschen Händen etwa 25% des Handels mit Textilwaren in der Levante. An der Ausfuhr nach Palästina war Deutschland mit etwa 15% beteiligt. Durch die Einrichtung direkter Dampferverbindungen mit Syrien und Palästina waren nähere Verbindungen seitens der Deutschen Levante-Linie geschaffen worden, die 1889 in Hamburg gegründet wurde. Ihr nächstes Ziel war die Errichtung einer regelmäßigen, möglichst häufigen und schnellen Dampferverbindung von Hamburg über Antwerpen nach Griechenland (Piräus und Syra), der Türkei (Smyrna, Konstantinopel, Saloniki) und den unteren Donauländern (Galatz, Braila). Bald nach ihrer Begründung erfuhr die Linie eine tatkräftige Förderung durch die deutschen Eisenbahnverwaltungen, die einen direkten Tarif für den „Deutschen Levante-Verkehr über Hamburg seewärts" aufstellten und dadurch das Monopol der neuen Linie stützten. Die Ablieferung von der Eisenbahn an die Reederei erfolgte nunmehr direkt ohne weitere Vermittlung. Die Fracht war dadurch wesentlich verbilligt und vereinfacht worden. Infolge der neuen Verbindung steigerte sich die Ausfuhr aus Hamburg nach den berührten Ländern auf mehr als das Doppelte.

1) „Deutschland auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs" (Jena, Fischer) S. 95 ff.

Digitized by Google

Die neugebauten Strecken der kleinasiatischen Bahn über Angora und Konia weisen den Weg nach den gesegneten Gefilden der Euphrat- und Tigristäler, nach dem einst so blühenden Gebiet des uralten Bagdad. Sie weisen den Weg vom Schwarzen Meere und der ganzen Südostecke Europas nach Indien und den Gestaden der östlichen Meere. Sie weisen den Weg in die Kornkammer des Orients und in die fernen politischen Wetterwinkel: einen Weg, den vor Tausenden von Jahren bereits der damalige Weltverkehr genommen, auf dem der Güteraustausch zwischen dem südöstlichen Europa und Ostindien sich bewegte.

Der Handel mit der Türkei selbst bemaß sich im Jahre 1913 in Ein- und Ausfuhr auf 74 bzw. 98 Mill. Mk. Die freundschaftlichen Beziehungen Deutschlands zum osmanischen Reiche, die sich durch den Weltkrieg noch gefestigt haben, lassen erwarten, daß auch künftighin ein enges wirtschaftliches Band die beiden Reiche verknüpfen und daß der deutsche Handel die Wege zum europäischen Südosten und darüber hinaus zu den Ländern jenseits des Bosporus von neuem gangbar machen wird.

Dieser zu erhoffenden Verbindung mit dem Süden Asiens wird sich für Deutschlands Welthandel die transasiatische Nordbahn an wirtschaftlichem Werte anreihen, wenn auch erst nach längeren Jahrzehnten. Der ausgiebige Anteil unserer Heimat an jenem langhingebreiteten Tiefland, das, nur durch den leicht wegbaren Ural geteilt, vom Stillen Meere bis zum Ärmelkanal reicht, unsere Machtstellung an der Baltischen See, die ausgedehnte, hindernislose Grenze gegen die europäischen Ostländer und unsere hoffentlich bald wieder neugeknüpften Kultur- und Handelsbeziehungen zu diesen Gebieten: all diese Umstände lassen erhoffen, daß die Erschließung und Kolonisation Sibiriens durch Schienenstränge, sowie die Abkürzung des Weges von Mitteleuropa nach Ostasien in der Zukunft auch auf das deutsche Wirtschaftsleben nicht ohne Einfluß bleiben kann. Wohl wird ein guter Teil der Handelsbewegung nach Ostasien sich trotz der sibirischen Eisenbahn auf der See vollziehen. Wohl wird es noch lange dauern, bis Nordasien so viel von seinen Bodenerzeugnissen auf den Weltmarkt werfen kann, daß es diesen — selbst bei Anrechnung hoher Transportkosten — merklich zu beeinflussen imstande ist. Wohl wird vorläufig eine ausschlaggebende Ausfuhr westeuropäischer Industrieerzeugnisse nach den si-

Digitized by Google

birischen Kolonialländern nicht nötig werden. Trotzdem war Deutschlands Anteil am Handel in den östlichen Beziehungsgebieten der nordasiatischen Bahn von Jahr zu Jahr gewachsen. Führte es doch bis zum Ausbruche der ostasiatischen Wirren nach den Amurländern jährlich etwa für 1 Million Rubel Waren aus. Warum sollte die Rückkehr dieser günstigen Beziehungen nicht möglich sein? Dann würde wohl in steigendem Maße ein Teil des Personenverkehrs von Westeuropa nach der sibirischen Überlandbahn durch Deutschland gehen. Auch hinsichtlich des Postverkehrs mit den alten Kulturstaaten Ostasiens, China und Japan, sind die Landverbindungen erheblich kürzer und rascher, als es auf dem Seewege der Fall ist.

5. Die volkswirtschaftliche Bedeutung unserer offenen Grenzsäume.

Die Bedeutung unserer Heimat als Kernland Mitteleuropas kommt indessen erst dadurch voll zur Geltung, daß sie von allen Seiten her freien Zugang gewährt. Deutschland ist ein vorbildliches Gebiet der offenen Tore. Darin liegt eine Summe von Vorteilen und Nachteilen zugleich beschlossen. Der Eintritt fremdländischer Kultur und ausländischen Wesens, sowie das Zu- und Abströmen von Warenfrachten sind hierdurch ebenso erleichtert wie feindliche Einfälle und Hemmungen des Handels von außen her. Deshalb gestaltete sich von jeher gerade dort, wo die deutschen Grenzsäume am offensten sind und am leichtesten überschritten werden können, im Osten, Norden und Westen, die Landesverteidigung am kostspieligsten, während längs der gesamten Südmark des Reiches tatsächlich nicht ein einziges Festungswerk notwendig war.

Und noch eines: ein Land, welches für die großen Nachbarstaaten so frei und unverhüllt daliegt, ihren Einflüssen gerade an den Grenzsäumen so weiten Spielraum bietet, hat alle seine staatlichen und nationalökonomischen Kräfte zusammenzufassen, alle Quellen seiner eigenen Kultur voll auszuschöpfen, um sich auf der Höhe politischer und wirtschaftlicher Selbständigkeit zu halten, um nicht die Walstatt zu werden, wo andere Völker auf seine Kosten in scharfem Wettbewerb siegen. Es wird ihm nicht bloß schwer gemacht, seinen Bestand nach außen hin gegen die werben-

Digitized by Google

den Ansprüche und anstürmenden Interessen fremder Nationen zu sichern, sondern es hat auch in seinem Innern hinsichtlich aller der geistigen und wirtschaftlichen Kräftigung des Gesamtvolkes dienenden Beziehungen auf seiner Hut zu sein. Mit allem Vorbedacht sagt deshalb Friedrich Ratzel: „Deutschland besteht nur, wenn es stark ist; ein schwacher Staat würde dem konzentrischen Druck erliegen. . . . Für einen Staat in Deutschlands Lage gibt es nur die Möglichkeit, sich zusammenzuraffen und durch unablässige Arbeit seine Stelle in der Welt zu behaupten oder zerdrückt zu werden wie Polen, oder sich unter den Schutz der Neutralität zu stellen wie die Schweiz." Die gewaltigen militärischen Machtmittel, die politischen Bemühungen, die das deutsche Volk in Erkenntnis dieser seiner gefährdeten Lage aufbot, haben nicht genügt, ihm eine ruhige und sichere Entwicklung zu verbürgen: gegenüber dem vereinten Angriff aller Großmächte der Erde mußte selbst der heldenmütigste Widerstand erlahmen. — Aber Deutschlands wirtschaftliche Kraft zu brechen, ist auch diesem feindlichen Bunde nicht gelungen, und auf wirtschaftlicher Grundlage muß sich des Reiches neue Größe erheben. —

Den wirtschaftlichen Wert von Deutschlands Grenzsäumen zu kennzeichnen lohnt sich in diesem Zusammenhange nur für jene Strecken, welche deutlich umwallt sind. Ein hufeisenförmiger Bogen von freilich nur lückenhaft angereihten Gebirgsländern zieht von Eifel-Hunsrück und dem Nordrande der pfälzischen Hardt über den Wasgenwald und die Deutschen Alpen zum Bayerwald, dem Erzgebirge und in weitgeschwungener Linie bis zum Ostrande des sog. Sudetensystems. Er bemißt sich nur auf etwa ein Drittel der gesamten Landgrenze des Reiches. Zudem sind alle jene Bergwälle ziemlich gut wegbar, und die Grenzentwicklung ist längs derselben infolge des oft wie launisch vor- und wieder zurückschwankenden Verlaufs der Grenzlinie vor allem im Süden und Osten beträchtlich.

Verhältnismäßig am geschlossensten ist unser Grenzsaum längs des Wasgenwaldes, der Alpen und des böhmisch-bayrischen Waldgebirges. Doch geht es nicht an, die Wegbarkeit dieser Bergländer und vor allem der Alpen allein nach den sie gegenwärtig durchkreuzenden Verkehrslinien zu bemessen. Wohl wird der äußerste West- und Ostflügel der Deutschen Alpen, die Allgäuer Berglandschaft und die Umrahmung des Königsees, von keinem Flußtale

Digitized by Google

vollständig durchrissen und dadurch in unmittelbare und leichte Verbindung mit seinem alpinen Hinterlande im Süden gesetzt. Aber wie in nächster Nähe des Allgäus das Rheintal und der Bodensee bequeme Wege nach der Schweiz und zum Teil auch nach Vorarlberg bilden — acht deutsche Häfen dienen dem Verkehr mit der schweizerischen Seite des „Schwäbischen Meeres" —, so verlaufen in der Nachbarschaft des Berchtesgadener Ländchens die Schienenstränge der Giselabahn, welche in Wörgl am Inn Anschluß an die Weltverkehrslinie Berlin—Rom finden, und die der Tauernbahn, die dem deutsch-österreichischen Nord-Süd-Verkehr neue Wege nach Triest und hin zur Adria wies.

Im Gegensatz zum schmalen West- und Ostflügel zeichnet sich nun die weite Mitte der Deutschen Alpen durch größte Wegbarkeit aus. Hier sind die Gebirgsmauern einerseits längs des Durchgangstales Mittenwald—Scharnitz—Seefeld—Zirl, anderseits längs der Querspalte Loisachtal—Fernpaß—Imst in ihrer ganzen Breite zwischen Altbayern und Tirol geöffnet. Es war nicht die Schuld der Natur, wenn sich an der Südmark des Reiches zwischen Lindau und Kufstein auf fast 200 km Erstreckung bis in die jüngste Zeit herein eine „Eisenbahnwüste" hinzog, und zwar längs der Grenze zweier engbefreundeter Staaten, zwischen stammverwandten Völkern, die geschichtlich und wirtschaftlich in nahen Beziehungen stehen, sowie längs jenes Streifens des deutschen Hochgebirges, dessen landschaftliche Großartigkeit und stolze, vielfach verschlossene Schönheit nirgends auf vaterländischem Boden wiederzufinden ist.

Erst im letzten Jahrzehnt faßte man drei Projekte ernstlich ins Auge: eine Scharnitzbahn, Fernbahn und eine Tunnelbahn von Garmisch unter Wetterstein und Mieminger hindurch nach Flaurling an der Arlbergbahn. Die reichen Beziehungen, die vor allem Nordtirol mit dem deutschen Süden verknüpfen, führten endlich zur Ausführung der Scharnitzbahn, deren Bau gleichzeitig auch den Verkehrsbedürfnissen der Städte München, Augsburg, Regensburg und Nürnberg am unmittelbarsten entspricht.

Die neue Eisenbahnlinie und namentlich die Strecke von Innsbruck bis zur bayerischen Grenze rechnet mit den neuesten und kühnsten Errungenschaften der Technik und weiß sie in weitgehendstem Maße zu nützen. Schon an sich wird also wohl die kühn

Digitized by Google

angelegte Gebirgsbahn, die mitten in die Pracht der deutschen Alpen hineinführt und die Wunder der Bergwelt aus unmittelbarster Nähe genießen läßt, allgemeinem Interesse begegnen. Noch mehr aber wird sie infolge ihrer günstigen Anschlüsse als vielbenützter Weg aus Deutschland nach dem Süden zur Geltung kommen.

Abgesehen von den Deutschen Alpen entspricht das Verkehrsnetz an allen gebirgigen Flanken des Reiches größtenteils der Wegbarkeit der Höhenlandschaften. Nur im Westen wurde es infolge der gespannten Grenzverhältnisse mit Frankreich aus politisch-taktischen Gründen in seiner Entwicklung gehemmt. Nicht nur durch die von der Natur selbst geschaffenen Tore der Zaberner Senke, der Burgundischen Pforte, der Lücke zwischen Böhmerwald und Fichtelgebirge, dem Durchgangsgebiet des Vogtlandes, dem Elbdurchbruch im Sandsteingebirge der Sächsischen Schweiz, dem Görlitzer Neißetal und der Mährisch-Schlesischen Pforte längs der oberen Oder, sondern auch auf zahlreichen Eisenbahnlinien strömt ein lebhafter Verkehr über die Berge der West- und Ostgrenze. Als Zufahrtstraße von den Rheinlanden über Lothringen nach Frankreich ist ferner seit alters das Moseltal von hervortretender Wichtigkeit. Auch die Rinne der Nahe, deren unterstes Stück der Schienenweg von Bingen und Kreuznach über Saarbrücken nach Metz benützt, verdient Erwähnung. Im ganzen aber führen bei einer Grenzerstreckung von 500 km bloß acht nennenswerte Bahnübergänge zu unserem westlichen Nachbarvolke. Längs zweier von ihnen verlaufen zugleich bedeutsame Kanäle, welche beide bei Straßburg vom Rhein ausgehen: der Kanal zur Marne-Seine und zu Doubs-Saône-Rhone hin. Von jenen acht Eisenbahnlinien ist der Strang Paris—Avricourt—Straßburg als ein Stück des Schienenweges, der vom Atlantischen Ozean zum Schwarzen Meere zieht und von den Orientexpreßzügen durchlaufen wird, von besonders hoher Bedeutung für den europäischen Binnenverkehr. — Mit Recht hat Blind [1]) auf die große Anzahl der Orte um die lothringische Grenze im Norden hingewiesen, aber auch darauf, daß diese immer spärlicher werden, je weiter man nach Süden kommt. Hier zeigt sich die Grenze als Streifen, der vom Verkehre gern überschritten würde. Darauf weisen auch die vielen stumpf endenden Eisenbahnen hin

1) Handbuch der Wirtschaftskunde Deutschlands, Band 1, S. 13.

Digitized by Google

(zehn auf französischer, sieben auf deutscher Seite). Teilweise sind dieselben zwar durch Landstraßen verbunden; an anderen Orten enden aber auch die Landstraßen stumpf, so daß an solchen Stellen selbst der Kleinverkehr über die Grenze gänzlich gehemmt ist.

An der bayerischen Ostgrenze finden sich in der bloß mäßig bewohnten, leicht gehügelten Strecke zwischen Alpen und Donau zwei Eisenbahnübergänge, welche durch die Lage von Simbach-Braunau und Freilassing-Salzburg bezeichnet werden. Sie weisen nach Linz und Wien, der letztere außerdem nach Triest und zum Adriatischen Meere hin, das hier auf neu erschlossenen Bahnen durch die großartige Alpenwelt der Tauern hindurch von Norden und Nordosten her auf kürzestem Wege erreicht wird.

Die uralte und doch immer noch so zukunftsreiche Kultur- und Handelsstraße der Donau bildet bekanntlich den einzigen Wasserweg Deutschlands, der sich nach Osten gegen Österreich-Ungarn und die Balkanländer wendet und zugleich, vorwiegend an seinem Süduser, bald näher, bald ferner auch von einem Schienenstrange begleitet wird. Ihre volle Verkehrsbedeutung wird die deutsche Donau indessen erst dann erhalten, wenn ihr ein Profil gegeben wird, so daß sie selbst bei niedrigeren Wasserständen bis Donauwörth als sicherer Schiffsweg zu benützen ist, und wenn sie durch einen dem internationalen Großverkehr dienenden Kanal mit dem gleichfalls noch gründlicher zu korrigierenden Main verbunden sein wird. Auch müßten die zolltechnischen Schranken fallen, die den österreichisch-ungarischen Verkehr vom und zum Schwarzen Meere noch immer unterbinden. Eine solche Regelung würde eine neue, vielversprechende Entwicklung für die Donauschiffahrt und den nach dem europäischen Südosten führenden Handelsverkehr der deutschen und österreichischen Lande erhoffen lassen.

Durch den Bayer- und Böhmerwald führen, ungeachtet der dort stark entwickelten Holz- und Glasindustrie, infolge der dicht aneinandergescharten Bergkuppen mit hohem und massigem Sockel bloß die Eisenbahnlinien über Regen—Zwiesel—Eisenstein sowie über Cham und Furth nach Böhmen (Nürnberg—Pilsen—Prag). — Dichter ziehen die Schienenwege in der Ecke, wo die deutsche Ostgrenze gegen Sachsen, die Lausitz und Schlesien hin fast rechtwinkelig umbiegt und die Lücke zwischen Fichtelgebirge und Böhmerwald sich auftut. Hier „vieren" sich, wie wiederum Blind trefflich hervor-

Digitized by Google

hebt (a. a. O. S. 14), gleich den Gebirgen und Flüssen die Eisenbahnen um den böhmischen Knotenpunkt Eger herum. Die deutschen Wege gehen nach München, Nürnberg, Bayreuth und über Hof nach Plauen—Leipzig. Zugleich verleiht die böhmische Bäderspalte und die Hauptstadt Prag den Egerer Übergängen erhöhte Wichtigkeit.

Dem metall- und kohlenreichen, aber auch gleichermaßen gewerbetätigen Grenzsaum zwischen Böhmen und Sachsen kommen trotz der Geschlossenheit des Erzgebirges sechs, dem Sudetensystem vierzehn Eisenbahnübergänge zu. Und was nicht minder für das Verkehrsbedürfnis dieser Industriegebiete spricht: dort am Erzgebirge zählt man außerdem auf deutscher Seite sechs, auf böhmischer zwei, hier am Fuß der Sudeten an der vaterländischen Grenze aber neun stumpf endende Schienenstränge.

Man sieht: trotz der Spärlichkeit durchgreifender alpiner Bahnlinien und trotz der zahlreichen, stellenweise recht unwirtsamen Bergwälle, die sich zwischen unser Vaterland und die österreichischen Länder legen, stehen wir mit diesen doch in ausgiebigem Wechselverkehr. Kraftvoll überwindet er die orographischen Hindernisse hier, wie auch vielfach anderwärts, wenn es gilt, zwei produktive Länder in Verbindung zu setzen und dem Handel gleichsam eine Brücke zu schlagen. Der deutsch-österreichische Verkehr übertrifft bei weitem denjenigen, der über den 1300 km langen und allseits offenen Grenzsaum gegen Rußland und dessen westliche Randstaaten hinzieht. Diese Erscheinung wird zum Teil erklärt durch die auf deutscher Grundlage ruhende Kultur der österreichisch-ungarischen Lande und die Stammverwandtschaft, die uns mit einem großen Teil der Bevölkerung dieser Nachbargebiete verbindet; von wesentlicher Bedeutung sind freilich auch zwei weitere Gründe. Vor allem gehören die Stromsysteme der Donau und Elbe Deutschland wie Österreich-Ungarn zugleich zu. Dadurch werden Handel und Verkehr zwischen Österreich und Bayern, Böhmen und Sachsen teilweise auf billigen, von der Natur selbst hergestellten Pfaden vermittelt. Sodann ist einerseits Deutschland in besonderem Maße auf Österreich angewiesen, weil durch seine Länder für uns der Weg nach dem Orient und zur Adria führt. Anderseits wiederum haben die österreichischen Waren ihren Weg durch unser

Digitized by Google

Vaterland zu nehmen, sollen sie nach der Ost- und Nordsee, England und dem überseeischen Festland gehen.

Wie Deutschland mit Österreich-Ungarn die Flußsysteme der Elbe und Oder teilt, so mit Osteuropa diejenigen der Weichsel und Memel. Außerdem müssen gleich den österreichischen auch die russischen Landfrachten nach Westeuropa und der atlantischen Küste ihren Weg durch Deutschland nehmen. So erklärt es sich, daß neben Österreich-Ungarn auch Rußland im deutschen Landverkehr eine große Bedeutung zukommt. Die deutsche Ostgrenze gegen Rußland hin fordert durch den Mangel natürlicher Hemmungen einerseits und durch die von der Natur selbst gebotenen Wege anderseits zu einem regen Verkehr der Nachbarvölker förmlich heraus. Dazu kommt, daß das überwiegend gewerbtätige und handeltreibende Deutschland auf der einen und das vorwiegend ackerbautreibende Rußland auf der andern Seite die weitgehendste Möglichkeit zu einem umfangreichen Warenaustausch nahelegen. Wenn trotzdem nur wenige bedeutende Eisenbahnlinien die beiden Nachbargebiete verknüpfen, so läßt sich daraus (besonders im Zusammenhalt mit der hohen Entfaltung der deutsch-österreichischen Beziehungen) erkennen, wie einschneidend im Verkehr der Völker nationale Gegensätze und historisch gewordene Verhältnisse wirken, und daß die mächtigsten Hindernisse für die Verbindung der Länder nicht in den Naturbedingungen, sondern in der Eigenart und der geistigen Entwicklungsform der Völker liegen.

An seiner Nordseite weist das Deutsche Reich 90 km Landgrenzen gegen Dänemark auf. Eng eingezwängt zwischen Nord- und Ostsee kann dieser Grenzsaum, obwohl er für den Handel vollständig offen liegt, um so weniger von hervortretender Bedeutung sein, als das kleine Dänemark keine hervorstechenden wirtschaftlichen Bedürfnisse hat, die von uns aus zu befriedigen wären, und weil es zur See ebenso leicht mit den deutschen Ostseeländern als durch den Kieler Kanal mit Hamburg und Bremen in Verbindung treten kann.

Digitized by Google

6. Deutschlands Wegbarkeit und ihre wirtschaftlichen Folgen.

Wie offene Lage und meist leichte Überschreitbarkeit die hervortretendsten Merkmale der deutschen Grenzen sind, so sind größte Zugänglichkeit und Wegbarkeit wesentliche Kennzeichen der deutschen Landschaft überhaupt. Deutschland ist nicht bloß das Land der offenen Tore, sondern auch der breiten Durchgänge von Ost nach West und von Nord nach Süd. Dies bedingen keineswegs nur die ausgedehnten Tiefländer zwischen Meer und Mittelgebirge, die an Rhein, Ems, Saale und Elbe mit mächtigen Buchten tief in das Herz des Landes einschneiden; das bringen auch nicht allein die weitausgespannten Hochflächen von den Bayerischen Alpen bis an den Fuß des Fichtelgebirges, vom Ostrand der Schwäbisch-Fränkischen Alp hinüber bis zum Hausruckviertel, zum Bayer- und Böhmerwald oder die tiefeingesenkten Ebenen am Rhein und Main vom Schweizer Jura bis an den Saum des Vogelsbergs zustande.

Deutschlands Wegbarkeit im allgemeinen ist eine der unmittelbarsten und wirtschaftlich hervorragendsten Folgen seiner geologischen Vergangenheit. Vor allem hat die ungezählte Äonen anhaltende Tätigkeit des Wassers ungemein viel zur Wegbarkeit des deutschen Bodens beigetragen. Sie veränderte Aussehen und Höhe der ursprünglichen Gebirge so, daß von vielen derselben nur noch die Grundmauern, einige Pfeiler und Pfosten stehen geblieben sind, wie vom Wasgen- und Schwarzwald, Bayer- und Thüringer Wald, Vogelsberg, Siebengebirge und Harz, vom Fichtelgebirge und den Keuperlandschaften Frankens. Sie modellierte einstige hohe Gebirgsmauern zu Reihen mildgeformter Kuppelberge. Sie schnitt in die aufgeworfenen Höhenrücken kañonförmige Talrinnen, wo heute das wirtschaftliche Leben stark pulsiert, wie in den Furchen des Deutschen Juras, Rheinischen Schiefergebirges, Thüringer Waldes und Harzes. Sie endlich füllte die Niederungen mit dem Schutt, aber auch den fruchtbaren mergeligen und sandig-tonigen Niederschlägen ihrer Gewässer auf. Die Verwitterung hat zwar dem Antlitz des deutschen Landes die Züge des Alters aufgeprägt. Sie hat ihm aber auch gleichzeitig den größten Teil seiner Wegbarkeit und viel von seiner gesamten nationalökonomischen Bedeutung ver-

Digitized by Google

liehen. Die Denudation und Erosion sind für unser Wirtschaftsleben mindestens ebenso einflußreich geworden, wie die ursprünglichen Gebirgserhebungen und die vulkanischen Kraftäußerungen, die während der Tertiärzeit im Hegau, Ries und am Kaiserstuhl, in der Eifel und dem Siebengebirge, dem Vogelsberg und der Rhön das Relief Deutschlands so mächtig beeinflußten. Die durch jene zuerst genannten Naturvorgänge geschaffenen günstigen Höhenverhältnisse, welche in gleicher Weise auf Granit und altkristallinische Schiefer, wie ältere und jüngere Eruptivgesteine, Trias, Jura, Kreide und Tertiär treffen und die eine großzügige allgemeine Nivellierung unserer Heimat zur Folge hatten, sind auch wesentlich mit die Ursache, daß die großen, Deutschland kreuzenden Eisenbahnlinien gewöhnlich ohne Rücksicht auf den geognostischen Aufbau des Landes hinziehen, die verschiedensten Gesteinsablagerungen berühren und durchschneiden. Wenn aber eine Mehrzahl wichtiger deutscher Bahnen mitten durch die Triasschichten verläuft, so entspricht das nur der sehr beträchtlichen Ausbreitung der letzteren vom Rheintal bei Basel und Waldshut an bis hinab ins Osnabrücker Land. (Im Bereich des Muschelkalks, Buntsandsteins und Keupers liegen u. a. die Schienenstränge Stuttgart—Heilbronn—Würzburg—Schweinfurt—Erfurt; Mainz—Aschaffenburg—Kulmbach; Frankfurt—Gießen—Marburg—Kassel—Hameln; Hanau—Göttingen—Hannover.)

Auf die außerordentliche Wegbarkeit des deutschen Bodens ist auch die Tatsache zum guten Teile mit zurückzuführen, daß die Vergrößerung und Verdichtung unseres Eisenbahnnetzes mit der Zunahme der Volksmenge, der heimischen Industrie und des heimischen Handels gleichen Schritt halten konnte. Ist jenes doch in der Zeitspanne zwischen 1875 und 1913 von 27000 auf rund 63000 km angewachsen, hat sich sohin mehr als verdoppelt, während der Betrag der auf den deutschen Schienensträngen beförderten Tonnenkilometer sich fast versechsfacht hat, nämlich von 10,4 Milliarden auf 61 Milliarden gestiegen ist. Mit Ausnahme der Vereinigten Staaten hat kein anderes Land der Welt mehr Bahnen als das Deutsche Reich.

Für die Wegbarkeit Deutschlands ist weiterhin kennzeichnend, daß es nur einzelne ausgedehntere Landschaften besitzt, die von den Eisenbahnen gemieden oder umgangen werden und meist unwirt-

Digitized by Google

lichen, breit ausgestreckten Gebirgslagen angehören, wie z. B. das südliche und nördliche Drittel des Böhmerwaldes, innerer Vogelsberg, Rhön, das Zentralgebiet des Hunsrücks. Arm ist das Reich an eigentlichen Bergbahnen, die man, abgesehen von der Wendelsteinbahn in den Bayrischen Alpen, nur am Rheine häufiger findet, wo sie als kurze Zahnradstrecken nach den besuchtesten Aussichtspunkten führen. Auch längere, ganze Bergkämme durchbohrende Tunnels waren für den deutschen Eisenbahnbau nirgends erforderlich.

In recht kennzeichnender Weise spiegeln die deutschen Kanallinien von der Weichsel bis zum Unterrhein, mancherlei hervorragende Kanalprojekte (wie jene des Mittelland- und eines selbst für die Großschiffahrt brauchbaren Main-Donau- und Main-Elbkanals), sowie die Längenerstreckung der dem Schiffsverkehr dienenden kanalisierten und freien Flußläufe die Wegbarkeit unseres Vaterlandes besonders in seiner breiten Tieflandzone wider. Auf fast 14 000 km Länge dienen die Gewässer Mittel- und Norddeutschlands dem Schiffsverkehr und mehr als ein Zehntel aller heimischen Flußstraßen ist selbst für große Fahrzeuge geeignet. Nach den Angaben des „Berliner Führers auf den deutschen Schiffahrtsstraßen" treffen von den schiffbaren Strecken 8033 km auf freie Flußläufe, 2118 km auf Schiffahrtskanäle und 2183 km auf Schiffahrtsstraßen durch Seen, Haffe u. dgl.

Der Rhein, die beste, von der Natur selbst geschaffene Wasserlinie ganz Europas, mit ruhigem Gefälle, die natürliche Verkehrsader zwischen den Alpen- und den Nordseeländern, ein Stück der großen und uralten, nunmehr auch eisenbahnreichen Durchgangslinie von Britannien und den Niederlanden einerseits, nach den Staaten Süd- und zum Teil auch Osteuropas andererseits, besitzt mit seinen Zuflüssen insgesamt ein Verkehrsgebiet von über 200 000 qkm. Aber was bedeutsamer ist: diesem letzteren gehören Landstriche an, die zu den ergiebigsten Gebieten des Deutschen Reiches gehören, sowohl was Bodenschätze — Kohlen, Eisen, Salz, wertvolle Bausteine — als Naturerzeugnisse — Holz, Getreide, Rübenzucker, Hülsenfrüchte, Obst, Wein — und Artikel der Stahl-, Textil-, Farben- und Luxuswarenindustrie anlangt. Man hat schon längst darauf hingewiesen, daß durch die Ill das Elsaß, durch die Mosel Lothringen und die Rheinprovinz, durch den Neckar und

Digitized by Google

den Main die schwäbisch-fränkischen Stufenländer, durch die Lahn ein Teil von Hessen-Nassau, durch die Ruhr und Lippe endlich Westfalen in das Verkehrsgebiet des Rheines einbezogen werden. Schon von Basel ab verkehren Schiffe von 20 t Tragfähigkeit, von Kehl ab solche bis 150 t Ladung und bis Mannheim herauf fahren die großen Rheindampfer mit 1,5 m Tiefgang.

Nun ist es allerdings für Warenbewegung und Handel in Westdeutschland außerordentlich beengend, daß uns die Rheinmündung nicht zugehört. Der schönste deutsche Strom gleicht für uns einem stattlichen Baume, dem der Wipfel genommen ist. Der Rhein-Dortmund-Emskanal will allerdings dem Verkehr eine Ausgangspforte nach der See in vaterländischem Gebiete schaffen; aber er bietet auch nicht annähernd Ersatz für die unterste, nichtdeutsche Rheinstrecke. Er lenkt vom natürlichen Wege an das Meer zu weit ab, bleibt für die Wegfuhr der an jenem Strome gesammelten Warenmenge bloß ein Seitenpfad und genügt so den wirtschaftlichen Interessen der gesamten ober- und mittelrheinischen Landstriche keineswegs. Dieser Übelstand ließe sich erst dann ebenso naturgemäß als endgültig beseitigen, wenn der räumlich so beschränkte Küstenstaat der Niederlande jenen innigen wirtschaftlich-politischen Anschluß an das deutsche Nachbarreich suchen würde, der allein die Fortdauer seiner Handelsmacht im Inselmeere Südostasiens und seiner gegenwärtigen kolonialen Ausdehnung gewährleisten könnte. Dann erst hätten wir auch vom Westen bis zum Osten ungehinderte Bahn zum Meere. Wie machtvoll sich aber trotz alledem die Rheinschiffahrt in den letzten Jahrzehnten entwickelt hat, das lehrt die Tatsache, daß an der preußisch-niederländischen Grenze bei Emmerich im Jahre 1912 auf dem Rheine fast 16 Mill. t Güter talwärts und an 19 Mill. t von den Niederlanden nach Deutschland hereinbefördert wurden.

Gleich dem Rheine ist auch die Ems nur wenig der Vereisung ausgesetzt. Bis Papenburg gelangen auf ihr Fahrzeuge mit 1,5 m Tiefgang, bis Leer Seeschiffe mit einem solchen von 4 m. Obschon Ufersümpfe und eine industriell sehr wenig hervortretende Umgebung dem Verkehr nichts weniger als günstig sind, hat der Fluß doch neuerdings durch den Dortmund-Emskanal an wirtschaftlichem Werte wesentlich gewonnen und trägt ansehnliche Lasten von Mauersteinen, Steinkohlen, Eisen und Eisenwaren, sowie von

Digitized by Google

Holz und Getreide zum Meere hin und kostbare Güter ins Land hinein.

Wenn auch die Weser infolge ungünstiger Schwankungen ihrer Wasserführung, geringer Tiefe im Spätsommer und Herbst, sowie unzureichender Regulierung weniger als Flußweg sich eignet, so reicht doch ihr vielverzweigtes Adernetz beträchtlich in den Thüringer Wald, die hessischen und mittelrheinischen Berglandschaften hinein, und sie hat Aller, Leine und Hunte als schiffbare Zuflüsse. Zudem ist ihre Trichtermündung so weit und so tiefsohlig, daß bis Bremerhaven die größten Seeschiffe gelangen können und infolge der kräftigen Flut und gründlicher Baggerarbeiten sich die Nordsee eigentlich bis Bremen hinzieht. Dazu wird der Weserverkehr durch die günstige Naturausstattung und lebhafte Gewerbetätigkeit der Uferlandschaften wesentlich gehoben. In ihm spielen Holz, Portasteine und Portazement, die Schaumburger Steinkohlen, die Harzer und Westfäler Hüttenprodukte, sowie Leinen-, Woll- und Glaswaren eine wichtige Rolle.

Auch die Elbe reicht als natürliche Verkehrsstraße bei weitem nicht an den Rhein hin, und zwar zum Teil aus den gleichen Gründen wie die Weser, zum Teil auch wegen der länger anhaltenden winterlichen Vereisung. Während die Schiffahrt auf dem Rhein durch Eisgang und Eisbedeckung meist nur auf geringe Zeit unterbunden wird, weil der Flußschlauch systematisch korrigiert ist und quer durch das Gebiet der mildesten Wintertemperaturen des Reiches zieht, kommen der Elbe alljährlich im Durchschnitt fast zwei Monate Eisführung und Eisgang zu. Aber dieser Strom entwässert außer der Umwallung des böhmischen Kessels noch Fichtelgebirge und Thüringer Wald, Thüringer Hochebene und Harz, sowie breite Gebiete des niederdeutschen Flachlandes. Ozeandampfer können bis Hamburg, kleinere Seeschiffe bis Magdeburg, Flußkähne mit geringem Tiefgang bis Melnik und auf der Moldau bis Budweis gelangen. Die Havel ist für mittlere Fahrzeuge vom Finowkanal ab zugänglich, und Berlin ist heute der größte Süßwasserhafen Europas. Die Zahl der hier und in Charlottenburg angekommenen Schiffe stieg von 33089 im Jahre 1900 auf 63000 im Jahre 1912, während sich die Menge der auf dem Wasserwege eingeführten Güter in der gleichen Zeit von 4,8 Mill. auf 6,3 Mill. t erhöhte. Berlin verdankt sein Emporblühen als Industrie- und Handelsstadt zu

Digitized by Google

einem wesentlichen Teile dem Umstand, daß es an der gut schiffbaren Spree seinen Platz fand und sowohl mit Hamburg und Stettin wie mit Breslau und Magdeburg durch ein Netz von Wasserlinien in Verbindung steht, in dessen Mitte es gelegen ist. Die Verbindung Berlins mit dem Meere vollzieht sich zur Zeit in der Hauptsache auf dem Wege über die Elbe von der Nordsee her. Der eigentliche Seehafen für Berlin müßte aber der Nähe wegen Stettin sein. Es ist deshalb der Ausbau eines für die Großschiffahrt brauchbaren Wasserweges von Stettin zur Reichshauptstadt, der zur Aufnahme von Fahrzeugen bis zu 600 t mit einem Tiefgange von 1,75 m geeignet ist, in Angriff genommen worden, so daß Berlin als Binnenhafen schon in naher Zukunft einen weiteren bedeutsamen Aufschwung nehmen wird. — So gehören der Elbe neben dem Rheine die wirtschaftlich bedeutsamsten Gegenden Deutschlands zu, sowohl hinsichtlich der natürlichen Ausstattung und der Erzeugnisse des Landbaues, des Gewerbes und der Industrie, als auch was den Warenverbrauch anlangt: nämlich ein Hauptteil der thüringischen und der sächsischen Ländergebiete sowie der fruchtschweren Zone der Marschen.

Durch Rhein, Ems, Weser und Elbe in Verbindung mit einem allerdings noch unvollkommenen Netz von Kanälen und durch die tiefeingreifenden Buchten des Dollart- und Jadebusens ist das nordwestliche Deutschland der Nordsee auf überaus günstige Art nahegerückt, und in ganz ähnlicher Art stellen die Flußläufe des deutschen Nordostens die natürliche Verbindung mit der Ostsee her.

Dem Strombereich der Oder gehören die meisten Berglandschaften der Sudeten an. Sie durchzieht die industriell und landwirtschaftlich gleich hervorragenden Gegenden Schlesiens und der Uckermark, ist für Seeschiffe bis Stettin, für Boote von 1 m Tiefgang bis Breslau, für leichte Kähne bis Ratibor zugänglich, hat weiterhin ein wenn auch noch nicht allerorts ganz befriedigend geregeltes Bett, besitzt schiffbare Zuflüsse vom Wasserreichtum der Warthe und endlich Kanallinien gegen Weichsel und Elbe hin. — Außerdem sind Weichsel, Pregel und Memel in ihrem deutschen Unterlauf treffliche Floß- und Schiffswege. Es ist ihnen bei günstigen Gefällsverhältnissen eine mehr gleichmäßige Wasserführung als Oder, Elbe und Weser eigen, und sie sind für den Grenzhandel Deutschlands mit dem des europäischen Ostens hauptsächlich in Holz, Eisen, Stei-

Digitized by Google

nen, Steinkohlen, Weizen und Ölsaat, von nicht zu unterschätzendem Werte. Aber dieser würde sich noch ansehnlich steigern, wären die Mündungshafte für den Verkehr günstiger und dauerte die Sperrung jener Flußläufe durch Eis nicht monatelang.

Über die Benutzbarkeit der deutschen Wasserstraßen im einzelnen mag an dieser Stelle nur folgende Übersicht über die Wassertiefe dieser Schiffahrtsstraßen bei Mittelwasser kurz belehren. Diese beträgt:

	1	m u. darunter:		bei	919,5	km	Fahrlänge	
über	1	„ bis	1,5	m:	„	2934,5	„	„
„	1,5	„ „	2	„	„	4072,1	„	„
„	2	„ „	2,5	„	„	2861,5	„	„
„	2,5	„ „	3	„	„	567,8	„	„
„	3	„ „	4	„	„	832,6	„	„
„	4	„ „	5	„	„	561,2	„	„
			5	„	„	838,4	„	„

(Näheres auch hierüber bietet der zweite Teil dieses Buches in Kapitel 6.)

Die trotz ihrer Vielgestalt für die Verkehrsbewegung so günstigen Bodenformen Deutschlands ließen es zu, daß unsere Heimat unter dem Einfluß ihrer politischen Entwicklung und staatlichen Aufteilung zum Land der Verkehrszentren wurde, von dem Oskar Peschel im Hinblick auf unseren westlichen Nachbarstaat so bezeichnend und anschaulich sagt: „Das französische Eisenbahnnetz ist ein Spinnennetz, das deutsche ein Fischernetz." Es ist keineswegs zum Nachteil des vaterländischen Wirtschaftslebens, daß unsere Bahnlinien eines einheitlichen Mittelpunktes entbehren, wie ihn Frankreich in Paris besitzt, daß vielmehr von Berlin, Leipzig, Dresden, Breslau, Kassel, Hannover, Köln, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Straßburg, Nürnberg und München vielbenutzte Schienenstränge nach allen Himmelsgegenden abzweigen. Ebensowenig werden wesentliche oder unüberwindliche Hemmungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Reiches durch die Tatsache ausgelöst, daß die Richtung der Flußläufe die Herausgestaltung zahlreicher abgeschlossener Binnenschiffahrtsbezirke begünstigte. All diesen Zentren samt den sie umschließenden Wirtschaftsgebieten wird so eine gewisse Selbständigkeit und die Möglichkeit einer eigenartigen Entwicklung gesichert, die ihrerseits fördernd und befruchtend auf das Ganze zurückwirkt, und die Wegbarkeit, die das Deutsche Reich im allgemeinen aufweist, gibt immer wieder Mittel an die Hand, auch hier wieder entbindend und ausgleichend einzugreifen.

Digitized by Google

7. Die Förderung von Handel und Verkehr durch die landschaftliche Schönheit unserer Heimat.

Neben der Wegbarkeit unseres Vaterlandes trägt in bescheidenem Maße auch seine landschaftliche Schönheit mittelbar zur Förderung von Handel und Verkehr bei. Wo man auch den Fuß auf deutsches Gebiet setzt, an den rebengesegneten Ufern des Rheins oder auf den sagenumsponnenen Blockhalden des Harzes, im fichtendunklen Schwarzatale Thüringens oder auf den mit schwanken Farnen geschmückten Felsmeeren des Fichtelgebirges, auf den baumlosen Doppelgipfeln des ostbayrischen Grenzgebirges oder an den waldschattigen Seen des Schwarzwaldes, am sandigen Flachgestade des Deutschen Meeres oder auf den ewig verschneiten Bergriesen der Alpen: allenthalben begegnet man kürzer oder länger verweilenden Naturfreunden teils aus dem Reich, teils aus weiter Ferne. Die in unzähligen Spielarten sich wiederholende Schönheit des deutschen Landes, die biedere Treue, Regsamkeit und Klugheit seiner Bewohner sind die Schöpfer einer Fremdenindustrie geworden, welche die Lebensführung weiterer Volkskreise ganz wesentlich beeinflußt und deren nationalökonomische Bedeutung von vielen kaum geahnt wird. Sie macht sich nicht bloß in den großen Verkehrs- und Durchgangszentren des Reiches geltend, wie in Berlin und Köln, München und Dresden. Die ergiebigen Quellen des Fremdenverkehrs fließen auch in die oft weltentlegenen Orte der Bergländer und Seeufer hin. Und gerade zu der Zeit, wo meistens die zahlungsfähigen Ausländer in den Großstädten mit ihren Sammlungen, Kunstinstituten und mannigfaltigen Industrieerzeugnissen verweilen, flutet eine wahre Hochwelle von Sommergästen auch über das offene Land, um dort auf Monate oder doch Wochen Staub und Hast des modernen Stadtlebens abzuschütteln.

Keine andere deutsche Landschaft zieht übrigens aus dem Fremdenverkehr ausgiebigeren Vorteil als das Rhein-, Harz- und Alpengebiet, sowie die durch landschaftliche Reize ausgezeichneten Teile der deutschen Küste und zahlreiche ihr benachbarte, durch Lage und Naturausstattung bevorzugte Inseln. Wie sehr Handel und Wandel dieser Gebiete durch den Fremdenverkehr beeinflußt werden, dafür mögen die auf München bezüglichen Zahlen ein anschauliches Beispiel bieten.

Digitized by Google

Hier, an der Kreuzung der Weltverkehrslinien Berlin—Rom und Paris—Konstantinopel, an der Durchgangsstelle nach den Alpenländern Tirols und des Salzkammergutes sowie nach Italien, am Ausgangspunkte für den Besuch der oberdeutschen Seen; hier, wo vielberufene Kunstschätze und Theater, die gemütlichen Formen des Volkslebens und Bier von internationalem Ruf Deutsche und Ausländer zur Rast, berühmte Hochschulen und Künstlerateliers die Jünger der Wissenschaft und der bildenden Kunst aber zu längerem Verweilen auffordern — hier tritt der Einfluß des Fremdenverkehrs auf die Entwicklung einer deutschen Stadt vielleicht besonders auffallend und unzweideutig in die Erscheinung.

Das Studium der Bevölkerungsbewegung in den einzelnen Städten Bayerns zeigt wie anderwärts, daß eine erkleckliche Zunahme der Einwohner während der letzten Jahrzehnte hauptsächlich in den Industrieorten hervortrat.

	1871	1900	1910
Nürnberg . .	83 000	280 000	332 650
Ludwigshafen .	7 874	54 000	83 000
Pirmasens . .	8 563	22 000	38 460

Auch Münchens Bevölkerung vermehrte sich in den drei Jahrzehnten vor Kriegsbeginn um 385 000 Köpfe; aber sicher nicht vorwiegend infolge Errichtung neuer industrieller Anlagen, sondern hauptsächlich mit durch den Fremdenverkehr und Fremdenzuwachs. Es findet in Bayerns Hauptstadt alljährlich eine beträchtliche Ansiedelung Auswärtiger statt. Aber auch der Durchgangsverkehr an Fremden ist überaus stattlich. Er bleibt in günstigen Jahren nicht sehr weit hinter der Gesamtseelenzahl der Stadt zurück und erreicht im Jahresdurchschnitte über 500 000 Köpfe. (Auf Berlin entfallen etwa 900 000, auf Wien 400 000, auf Dresden 350 000 Hotelfremde.) Man hat veranschlagt, daß die Fremden jährlich annähernd 30 Mill. Mk. in München verbrauchen, wobei die größeren Einkäufe nicht mitgerechnet sind. Auch diese stellen zweifellos einen namhaften Posten dar. Für München kommt hier in erster Linie der Verkauf von Kunst- und kunstgewerblichen Gegenständen in Betracht, und man darf annehmen, daß beispielsweise der Versand von Ölgemälden, der in den letzten Jahren vor Ausbruch der Weltwirren durchschnittlich einen Wert von jährlich $1^1/_2$ Mill. Mk.

Digitized by Google

darstellte, wohl zum guten Teil auf persönliche Eindrücke und Bestellungen zurückzuführen sein dürfte.

Man ersieht an diesem einzigen Beispiel Münchens: auch der Fremdenverkehr, der wesentlich mit von den geographischen und Verkehrsverhältnissen unserer vaterländischen Gaue beeinflußt wird, trägt manches zur Erhöhung des Handels, zur Blüte der Städte und damit zum Volkswohlstande bei.

Ungemein interessant und von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist aber auch die Tatsache, daß die dauernde Niederlassung in auffallender Übereinstimmung mit dem Fremdenverkehr überhaupt steigt und sinkt. Gerade die dauernde Niederlassung aber, die die Bodenwerte erhöht, den Produzenten neue Abnehmer verschafft, das Baugewerbe beschäftigt und den Städten neues, frisches Blut zuführt, ist für das Gedeihen der städtischen Gemeinwesen von ganz besonderem Werte. Da aber Handel und Industrie und nicht zum wenigsten die ästhetische und geistige Kultur von der Blüte und dem Aufwärtsschreiten der Städte wesentlich mit bedingt sind, so darf man die Förderung des Fremdenverkehrs zu den großen nationalökonomischen Pflichten des deutschen Volkes und insbesondere der einzelnen Staats- und Städteverwaltungen zählen.

Wie innig auch das finanzielle Interesse des Staates mit dem Stande des Fremdenverkehrs verknüpft ist, das beweist eine Feststellung, die wir dem „Jahresberichte über den Verkehr auf den Königl. Bayrischen Staatseisenbahnen" entnommen haben. Danach betrugen die Einnahmen der Münchener Bahnhöfe aus dem Personen- und Gepäckverkehr:

1900:	13 171 000	Mark
1905:	15 540 000	„
1910:	19 625 126	„
1913:	21 134 789	„

Und daß dem Personen- und Gepäckverkehr an den Münchener Bahnhöfen fast der gleiche Anteil zukam wie dem Güterverkehr, der im Jahre 1913 eine Einnahme von 17,3 Mill. Mk. erzielte, das läßt die eigenartige Entwicklung, die München als Fremdenstadt genommen hat, ganz besonders charakteristisch hervortreten; denn im übrigen Bayern war er an der Gesamteinnahme nur mit einem Drittel beteiligt.

Die wirtschaftliche Bedeutung der in unserer Tabelle gegebenen

Digitized by Google

Zahlen läßt sich am besten beurteilen, wenn sie mit der Gesamteinnahme der bayerischen Staatseisenbahnen in Vergleich gesetzt werden. Im Jahre 1913 brachte der gesamte Personen- und Gepäckverkehr Bayerns rund 76 Mill. Mk. ein. Davon wurden in München allein, das 8,8% der Bevölkerung umfaßte, rund 30%, also fast ein Drittel vereinnahmt.

Die Wichtigkeit des Fremdenverkehrs für das bayerische Eisenbahnwesen ergibt sich auch daraus, daß von den Jahreseinnahmen zu 85,5 Mill. nur 55,5 Mill. auf den inneren Verkehr, dagegen nahezu 22 Mill. auf den Wechselverkehr und mehr als 6 Mill. Mark auf den Durchgangsverkehr entfielen. Auch die Monatsausweise lassen keinen Zweifel über die Bedeutung des Fremdenzuflusses. Denn die fünf Monate, die dem Fremdenverkehr am günstigsten sind, ertrugen weitaus den Hauptteil der Gesamteinnahme, nämlich fast 45 Mill. Mk., während auf die übrigen 7 Monate kaum 39,6 Mill. kamen.

Ähnliche Verhältnisse wie für München ergeben sich bezüglich des Fremdenverkehrs auch für Berlin, für Dresden, sowie für eine stattliche Reihe durch Naturschönheit begünstigter Gegenden des Deutschen Reiches. Es läßt sich also nach dem Dargelegten ermessen, welche Förderung das deutsche Wirtschaftsleben durch den Fremdenverkehr erfährt und welch reiche Quellen wirtschaftlichen Erwerbs durch seine Pflege und seinen zielbewußten Ausbau erschlossen werden könnten.

8. Deutschlands Bodenschätze und ihr Einfluß auf das Wirtschaftsleben.

Gleich ansehnliche Reichtümer wie die in der deutschen Ackerkrume ruhenden birgt das Felsgerüste unseres Vaterlandes. Deutschland steht hinsichtlich der Kohlen- und Eisenförderung unter allen Gebieten der Erde an dritter Stelle neben England und der nordamerikanischen Union. Es wird, wie bereits erwähnt, von keinem anderen Lande in bezug auf die Gewinnung von Zink, Abraumsalzen und Lithographiesteinen übertroffen und liefert ferner außerordentliche Mengen von Nickel, Blei, Kupfer, Silber und Kochsalz. Diese Schätze des Bodens, ihre Verarbeitung und Veredelung bilden den besten und umfassendsten Teil des Nährbodens, auf

Digitized by Google

dem die vaterländische Industrie in den jüngsten Jahrzehnten so kraftvoll emporzuwachsen und jene Frankreichs an Höhe zu übertreffen vermochte.

Auch die geographische Verteilung der mineralischen Reichtümer ist in Deutschland nicht eben ungünstig zu nennen. Sie lagern in der Hauptsache innerhalb des Rheingebietes im Westen des Reiches und am Nordsaum der langen Mittelgebirgslinie vom Teutoburger Wald bis zum Ostrande des Sudetensystems und zum Tarnowitzer Plateau: sonach meist in Landstrichen, welche entweder an sich dem Meere genähert sind oder doch günstige Zufahrtsverhältnisse zu ihm besitzen, also dem Schauplatz der größten Verkehrsbewegung nicht allzu weit entrückt sind. Ferner ist es eine besondere Gunst der Natur, daß die Fundorte für Kohlen und Eisenerze vielfach nahe beisammen liegen, was vor allem für die deutsche Stahlindustrie von hohem Werte ist. So lagern Steinkohlen hauptsächlich in den Becken an der Ruhr, um Aachen, an der Saar, in Ober- und Niederschlesien und in Sachsen; Braunkohlen vor allem im Gebiet von Halle. Haupterzeugungsgebiete für Eisen aber sind gleichermaßen Rheinland-Westfalen, Siegerland und Lahnkreis, das Saargebiet und Lothringen (mit Luxemburg), Schlesien und das Königreich Sachsen; geringer ist die Eisen- wie die Kohlengewinnung in Bayern und Württemberg, Thüringen, Braunschweig und Hannover. Mehr zerstreut liegen die Fundorte für die übrigen Bodenschätze. Doch drängen auch sie sich vielfach im deutschen Anteil des Erzgebirges und der Sudeten sowie im Harz und den rheinischen Plateauländern zusammen. Kupfer wird vor allem im Berglande von Mansfeld gewonnen; Blei am Nordsaume des Rheinischen Schiefergebirges, am schlesischen Hang der Sudeten, im Harz und um Freiberg i. S.; Zink gleichfalls besonders in Oberschlesien; Nickel am Rhein bei Koblenz, an der Saale bei Merseburg und im Königreich Sachsen; Silber im sächsischen Erzgebirge bei Freiberg, in den Mansfelder Höhen und im Harz; etwas Zinn endlich auch im Bereich des Erzgebirges, so u. a. im Tale von Ehrenfriedersdorf.

Den Metallen reiht sich in seiner wirtschaftlichen Bedeutung das Salz ebenbürtig an. Auf Deutschland treffen elf hervorragende Steinsalzbergwerke in den großen Salzfeldern von Berchtesgaden, Friedrichshall, Wilhelmsglück (Württemberg) und Stetten (Hohenzollern), Staßfurt, Erfurt und Inowrazlaw. Dazu kommt eine

Digitized by Google

stattliche Zahl von Salzquellen, deren Solen in rund 60 Salinen zum Aussud kommen und von welchen sich die stärksten in Bayern (Berchtesgaden und Reichenhall), Württemberg, Baden und Hessen, in den preußischen Regierungsbezirken von Merseburg, Magdeburg und Posen, sowie in Thüringen, Braunschweig und Mecklenburg-Schwerin vorfinden.

Der Mannigfaltigkeit der deutschen Bergbauerzeugnisse entspricht auch ihre massenhafte Ausbeute. Von ausschlaggebendem Einfluß für das Emporblühen der Industrie und des Handels sind vor allem die riesenhaften Mengen, welche an Kohlen und Eisen gefördert werden. Sie sind in dauerndem Anwachsen begriffen und betrugen:

1890:	70 237 000 t	Steinkohlen	im	Werte	von	538,044	Mill.	Mk.
	19 053 000 t	Braunkohlen	„	„	„	49,769	„	„
1900:	109 290 000 t	Steinkohlen	„	„	„	966,497	„	„
	40 498 000 t	Braunkohlen	„	„	„	98,497	„	„

Und in ähnlichem Maße hielt diese Steigerung in den Förderungszahlen bis heute an, so daß verzeichnet werden konnten für

1910:	151 073 000 t	Steinkohlen	im	Werte	von	1535,333	Mill.	Mk.
	67 560 000 t	Braunkohlen	„	„	„	154,645	„	„
1911:	158 581 000 t	Steinkohlen	„	„	„	1574,780	„	„
	71 620 000 t	Braunkohlen	„	„	„	160,392	„	„
1912:	174 875 000 t	Steinkohlen	„	„	„	1839,943	„	„
	80 934 000 t	Braunkohlen	„	„	„	175,622	„	„
1913:	190 109 000 t	Steinkohlen	„	„	„	2135,978	„	„
	87 233 000 t	Braunkohlen	„	„	„	191,920	„	„

Von der Gesamterzeugung an Steinkohlen lieferte im Jahre 1910:

der niederrheinisch-westfälische Steinkohlenbezirk	89 319 000	im	Werte	von	915,482	Mill.	Mk.
„ Aachener Steinkohlenbezirk	2 720 000	„	„	„	32,133	„	„
„ Saarkohlenbezirk	13 639 000	„	„	„	162,920	„	„
„ sächsische Kohlenbezirk . .	5 088 000	„	„	„	66,496	„	„
„ oberschles. Steinkohlenbez.	34 229 000	„	„	„	297,836	„	„
„ niederschles. „	5 270 000	„	„	„	53,300	„	„

Die Braunkohlen stammten vorzugsweise aus den thüringisch-sächsischen Betrieben, wo im Jahre 1910 über 25 Mill. t im Werte von 59 Mill. Mk. gewonnen wurden, ferner aus dem Niederlausitzer Bezirk, wo man 17 Mill. t im Werte von 29 Mill. Mk. gewann, und aus dem niederrheinischen Braunkohlenbezirk, wo man 13 Mill. t im Werte von fast 20 Mill. Mk. fördern konnte.

Digitized by Google

Die deutschen Förderungsziffern sind auch keineswegs gering im Vergleich zur Welterzeugung an Kohlen überhaupt. Bemißt man sie im Jahre auf rund 1300 Mill. t, so liefert Deutschland dazu ein volles Fünftel. Daher vermag auch unser Kohlenexport in der Statistik der Ausfuhrwaren deutlich hervorzutreten. Die Kohlenausfuhr nach Rußland und Österreich-Ungarn (schlesische Kohle), nach Frankreich und der Schweiz (Saarkohle), nach Holland, Belgien und England (Ruhrkohle) bemaß sich im Jahre 1900 auf 15 276 000 t im Werte von 216 938 000 Mk., im Jahre 1910 auf 24 300 000 t im Werte von 323 500 000 Mk. und im Jahre 1913 auf 32 091 000 t im Werte von 474 620 000 Mk. Die Ausfuhr von 1913 übertraf also die von 1910 um 77,91 Mill. t im Werte von 151 Mill. Mk., und seit 1900 war sie auf mehr als das Doppelte an Tonnenzahl und Wert gewachsen, wobei noch in Anschlag zu bringen ist, daß in diesem Jahre $6^1/_2$ Mill. t Koks mit einem Werte von 146 710 000 Mk. ins Ausland gingen.

In gleichem Maße wie die vaterländische Steinkohlenförderung nahm, wie aus der obenstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist, auch jene der Braunkohle zu. Dabei ist besonders hervorzukehren, daß etwa zwei Drittel der Gesamterzeugung an diesem Brennstoffe allein auf den Umkreis von Halle entfallen. — Endlich soll des Torfes als eines einheimischen Heizstoffes für den Bereich der Moorgegenden Oberbayerns und Niederdeutschlands flüchtig gedacht werden. Er wurde vor allem in früheren Zeiten so ausgiebig benutzt, daß z. B. die Großbrauereien Münchens eigene Torfgründe im Dachauer Moor erwarben und ausbeuten ließen. (Die Torflager in den Mooren der Münchener Talebene werden im Durchschnitt etwa alle 30 Jahre wieder zum Ausstechen fertig.)

Während Deutschland an Kohlen sehr viel mehr fördert als verbraucht, reicht die Förderung der Eisenerze bei weitem nicht aus, um die einheimische Eisen- und Stahlindustrie mit Rohstoff genügend zu versehen. Diese befindet sich seit einem vollen Jahrhundert in fortschreitender Entwicklung, besonders aber seit die Erfindung des Bessemerverfahrens die Herstellung von Stahl in Massen und zu niedrigen Preislagen zuläßt. „Von da an wurde die Verwendung von Stahl ganz allgemein und rief eine ungeahnte Ausdehnung, ja eine völlige Umwälzung in der Eisenindustrie hervor. Diese wahrhaft epochemachende Erfindung wurde dann weiterhin

Digitized by Google

durch das Martinverfahren, ferner durch die Ausbildung des Bessemerverfahrens durch Thomas und Gilchrist und schließlich durch das Siemenssche Regenerativsystem noch ergänzt und vervollkommnet." So kam es, daß seit langem einerseits die Erzeugung deutscher Eisenerze den Bedarf des vaterländischen Groß- und Kleingewerbes auch nicht annähernd decken kann, andererseits der Mehrwert, welchen die deutsche Arbeit durch Veredelung des von auswärts massenhaft bezogenen Rohstoffes erzielt, eine stark fließende Quelle für unseren Volkswohlstand geworden ist.

In welchem Maße die Gewinnung von Eisenerzen und die Zahl der damit beschäftigten Bergarbeiter zunahm, erweist folgende Übersicht:

Jahr	Förderung		Beschäftigte Personen
	Menge in 1000 t	Wert in 1000 M.	
1895	12 350	41 076	33 556
1900	18 964	77 628	43 803
1905	23 444	81 770	43 706
1910	22 964	92 272	40 128
1911	24 319	98 719	40 794
1912	27 199	110 133	40 877
1913	28 608	115 718	42 296

Die Hauptmasse dieses Förderungsergebnisses stammt aus dem lothringischen Minettebezirk, wo jährlich rund 16 Mill. t Eisenerze im Werte von annähernd 45 Mill. Mk. gewonnen werden. Der Siegerland-Wieder-Bezirk liefert im Jahre gegen $2^1/_2$ Mill. t, der nassauisch-oberhessische Bezirk über 1 Mill. t Eisenerz. Geringere Mengen kommen im subherzynischen Bezirk (840 000 t), in Bayern, Baden, Württemberg (zusammen 316 000 t), im Vogelsberger Bezirk (500 000 t), im Taunusbezirk (278 000 t), in Schlesien (273 000 t), in Sachsen und Thüringen (zusammen 238 000 t), im Harzer (94 000 t) und im Wesergebirgsbezirk (139 000 t) zur Förderung.

Das aus Spanien, Schweden, Norwegen, Frankreich, Rußland, Belgien, Österreich-Ungarn, Griechenland, Algier, Niederländisch- und Britisch-Indien, sowie aus Neufundland eingeführte Eisen, im ganzen etwas über 14 Mill. t, machte im Jahre 1913 fast ein Drittel aller in Deutschland verarbeiteten Eisenerze aus. Sein Wert be-

Digitized by Google

trug 227 Mill. Mk., um 26 Mill. mehr als im Vorjahre. Von Schweden wurde für 86,7 Mill. Mk. bezogen, von Spanien um 72,6, von Frankreich für 24,8, von Rußland für 12,7, aus Algier für 10 Mill. Mk.

So hoch nun aber auch die Einfuhrsumme für Eisenerze erscheint: sie machte von der Gesamteinfuhr Deutschlands, welche 1913 nach den amtlichen Ermittelungen 10 770 Mill. Mk. betrug, nur wenig über 2% aus. Die Ausfuhr an Eisenerz, die sich fast ausschließlich nach Belgien und Frankreich richtet, ist geradezu verschwindend und hatte beispielsweise im Jahre 1913 einen Gesamtwert von 7,7 Mill. Mk.

Aus der tabellarischen Übersicht S. 76 ersieht man, daß in Deutschland zwischen 1905 und 1910 im Durchschnitt alljährlich 12 098 600 t Roheisen im Werte von 704 973 400 Mk., im Jahre 1912 aber 17 617 000 t im Werte von rund 980 Mill. Mk. erzeugt wurden, während die Zeitspanne 1900/1905 einen Jahresdurchschnitt von 9 001 300 t im Werte von 509 272 400 Mk. aufwies. In erster Linie trug das 1878 erfundene Thomasverfahren zu dem gewaltigen Aufstreben dieses Zweiges der Metallindustrie bei, „denn gerade dieses eröffnete eine ökonomische Verwendungsmöglichkeit der deutschen Erze". Der Aufschwung in der Erzeugung von Roheisen, wie er sich seit dem Jahre 1900 vollzog, springt besonders in die Augen, wenn man hiermit den Jahresdurchschnitt der Periode 1896/1900 vergleicht, der eine Höhe von nur 7 446 400 Tonnen Roheisen im Werte von 407 116 000 Mk. aufweist. Diese bedeutsame Besserung trat ein, nachdem im Jahre 1901 unter dem Einflusse einer empfindlichen wirtschaftlichen Krisis namhafte Betriebseinschränkungen erfolgt waren und die Produktion gegenüber dem Vorjahre um fast $^3/_4$ Mill. t zurückgegangen und so auf $7^4/_5$ Mill. t gesunken war. Die Hebung auf weit mehr als das Doppelte dieser Ziffer läßt erkennen, welch erfreuliche Wendung auf diesem Gebiete eingetreten ist.

Im Jahre 1912 entfielen von der Gesamterzeugung von Roheisen auf Thomaseisen allein schon über 9 Mill. t, auf Bessemereisen 370 000, auf Stahl und Spiegeleisen 2,1 Mill., auf Puddelroheisen 508 000 t.

Auch die Roheiseneinfuhr hatte wie die einheimische Roheisenproduktion unter dem im Jahre 1900 einsetzenden wirtschaftlichen

Digitized by Google

Drucke schwer gelitten. Während im Jahre 1900 noch 720712 t eingeführt worden waren, war diese Ziffer im folgenden Jahre plötzlich auf 267503 t herabgesunken, und es gewinnt den Anschein, als ob für diesen Einfuhrartikel die günstigen Zeiten der Periode vor 1901 nie wiederkehren wollten. Denn seitdem weist der Spezialhandel auf diesem Gebiete folgende Entwicklung auf:

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	Tonnen	1000 M.	Tonnen	1000 M.
1905	198 954	11 767	499 309	26 882
1910	136 326	9 566	786 855	44 997
1913	124 316	10 691	782 911	51 879

Es sind merkwürdige Wandlungen mit weittragenden wirtschaftlichen Folgen, die sich auf diesem Teilgebiete der deutschen Industrie vollzogen und die aller Wahrscheinlichkeit nach (namentlich auf Grund der neuen Methoden, Eisen auf elektrischem Wege zu gewinnen) in naher Zukunft in verstärktem Maße auftreten werden. Während sich in der Zeit von 1889—1900 die Roh- und Brucheiseneinfuhr dem Gewichte nach fast verdoppelt hatte, war die Ausfuhr nur um die Hälfte gestiegen. So kam es, daß die Ausfuhr nach Gewicht und Wert um das Vierfache von der Einfuhr übertroffen wurde, während im Jahre 1905 die Ausfuhr $2^1/_2$mal den Wert der Einfuhr ausmachte und im Jahre 1913 die Ausfuhrmenge gegenüber dem eingeführten Roheisen auf mehr als das Sechsfache, ihr Wert auf nahezu das Fünffache der Einfuhr gestiegen war!

Über alle anderen Erzeugnisse des deutschen Bergbaues geben die Übersichten auf S. 75 und 76 die notwendigen allgemeinen Aufschlüsse. Hier mögen die Ergebnisse der bergbaulichen Betriebe aus dem Jahre 1913 eine Stelle finden. Man gewann:

an Blei- und Zinkerzen .	2 884 000 t	im Werte von	50,295	Mill. Mk.
„ Arsen- und Kupfererzen	973 000 t	„ „ „	32,320	„ „
„ Schwefelkiesen	268 000 t	„ „ „	2,173	„ „
„ Zinn-, Kobalt-, Nickel- und Wismuterzen . .	34 000 t	„ „ „	0,568	„ „
„ Siedesalz	676 000 t	„ „ „	16,520	„ „
„ Steinsalz	13 306 000 t	„ „ „	135,825	„ „

In den vorangegangenen Jahren waren im deutschen Hüttenbetrieb aus inländischen Erzen gewonnen worden:

Digitized by Google

Jahr	Zink	Blei	Kupfer	Gold	Silber
	in 1000 Tonnen			in Kilogramm	
1905	198,2	156,4	33,4	100	180 978
1910	221,4	163,4	38,7	95	174 092
1911	243,8	165,1	38,8	117	155 045
1912	269,2	180,8	45,5	73	190 000

Der Gesamtwert der erwähnten Hüttenerzeugnisse, der im Jahre 1890 noch 190,5 Mill. Mk., im Jahre 1900: 216,2 Mill. Mk., im Jahre 1905: 264,3 Mill. Mk. betragen hatte, war im Jahre 1912 auf nahezu 300 Mill. Mk. gestiegen. Außerdem ist zu erwähnen, daß Ein- und Ausfuhr an jenen Metallen im Spezialhandel betrugen für

		Jahrgang 1910		Jahrgang 1913	
		a) = Einfuhr. b) = Ausfuhr			
		Menge in Tonnen	Wert in 1000 M.	Menge in Tonnen	Wert in 1000 M.
Zink roh, Bruchzink, Zinkabfälle	a)	41 224	19 456	55 964	26 083
	b)	88 701	40 471	105 244	53 341
Gestrecktes u. gewalztes Zink	a)	262	158	725	377
	b)	27 877	14 293	24 985	14 288
Blei mit Bruchblei u. Bleiabfällen	a)	81 541	21 613	83 781	30 719
	b)	30 997	8 221	41 369	16 777
Kupfer m. Bruchkupfer und Abfällen	a)	181 551	216 171	260 574	342 265
	b)	7 063	8 615	9 214	12 964
Silber roh u. in Barren und Feinsilber	a)	648,106	47 312	653,686	49 026
	b)	282,695	24 270	358,812	32 585
Gold roh u. in Barren und Feingold	a)	108,447	233 253	108,002	247 915
	b)	14,351	38 225	7,138	19 731

Es ergibt sich sonach, daß Deutschland an allen Metallen, mit Ausnahme von Zink, um ein Bedeutendes mehr einführt als ausführt, daß es also nicht ausschließlich nur für Eisen, wie wir früher schon nachwiesen, sondern auch für die meisten sonstigen Edel- und Unedelmetalle auf Zufuhr vom Auslande her angewiesen ist. Im einzelnen möge noch in gedrängtester Kürze das Folgende bemerkt sein:

Digitized by Google

Von der Weltproduktion an Zink liefert Deutschland ungefähr ein Drittel, um ein Geringes weniger als Amerika, das in der Produktionsmenge von Metallen an der Spitze aller Länder der Erde steht. Auch an Nickel ist es reich, wurde aber neuerdings in der Förderung dieses Metalls von Neukaledonien weit überflügelt. Die Kupfergewinnung hat sich trotz des durch den starken Wettbewerb der nordamerikanischen Union, Spaniens, Japans, Australiens und Chiles verursachten Preisrückganges infolge des Aufschwungs der Elektrotechnik seit 1900 fast ununterbrochen auf gleicher Höhe gehalten und im Jahre 1912 mit 45500 metrischen Tonnen eine bisher noch nicht erzielte Höchstziffer erreicht. Und in der Manganproduktion steht das Deutsche Reich neben Amerika (mit annähernd 4000 t) und England (rund 3000 t). Mit Golderzen, Antimon, Wismut, ferner mit edlem Gestein, Graphit und Petroleum ist Deutschland bekanntlich nur kärglich bedacht worden. Dagegen sind seine unerschöpfliche Fülle herrlicher Bausteine, seine Lager von prächtigen Marmorsorten und Achaten (bei Birkenfeld im Nahegebiet), von Schiefern und Basalten ebenso weithin bekannt, wie sein Reichtum an Salzen aller Art. Die Wertsumme aller in Deutschland gewonnenen Siedesalze betrug in den Jahren 1910—1914 im Jahresdurchschnitt fast 18 Mill. Mk., während die bergbaulichen Betriebe jährlich durchschnittlich für 112 Mill. Mk. Rohsalze lieferten. Kein anderer Landstrich der Erde liefert bisher die für einzelne Industriezweige wie für den Bodenanbau zugleich wichtigen Abraumsalze auch nur annähernd in gleicher Menge und Güte wie das Magdeburg-Halberstädter Gebiet. Leider verbraucht die deutsche Landwirtschaft nur etwa 7% der Förderungsmenge, während bis in das Jahr 1914 herein England 15 und Amerika gar über 50% davon bezogen: ein Fingerzeig, der für den vaterländischen Bauern deutlich genug sein könnte.

Auch an Erden und Steinen aller Art ist der deutsche Boden gerade wegen seiner bunten geologischen Zusammensetzung außerordentlich reich. Es möchte deshalb wundernehmen, daß die Zusammenstellung von Ein- und Ausfuhr solcher Materialien im Spezialhandel folgendes Bild ergibt:

Digitized by Google

Benennung der Waren	a) = Einfuhr. b) = Ausfuhr	Menge in Tonnen	Wert in 1000 M.
Ton und Lehm	a)	232 704	3 329
	b)	381 381	5 057
Porzellanerde	a)	301 306	10 847
	b)	42 058	1 403
Graphit	a)	37 168	9 265
	b)	5 423	1 116
Kalk und Kalkmörtel	a)	1 318 524	18 564
	b)	278 781	2 639
Phosphorsaurer Kalk	a)	929 560	46 478
	b)	6 885	290
Zement	a)	168 449	4 447
	b)	1 129 563	37 673
Baryt	a)	19 466	584
	b)	158 065	4 442
Granit-, Syenitblöcke usw.	a)	96 606	6 830
	b)	57 416	578
Pflastersteine	a)	99 641	9 847
	b)	79 573	1 621
Grobe Steinmetzarbeiten	a)	48 706	3 059
	b)	15 836	1 293

Der Ausfuhrwert überstieg also den Einfuhrwert nur bei Ton und Lehm um kaum 2 Mill., bei Baryt um 4, bei Zement um 33 Mill. Mk., während im übrigen für Erden und Steine ganz namhafte Beträge ins Ausland wanderten.

Allein dieser Umstand wird erklärlich teils aus dem Bedarf der hohen technischen Kultur unserer Heimat, die für Wohn-, Verkehrs- und Luxusbauten sowie für die Gegenstände des täglichen Gebrauchs mehr Material erfordert als die niederen Kulturformen zahlreicher anderer Länder; ferner aus der Tatsache, daß die von auswärts bezogenen Rohstoffe samt einem Teil der dem heimatlichen Boden entstammenden in veredelter Form den Ausfuhrwert des deutschen Gesamthandels namhaft erhöhen, so daß im Jahre 1913 beispielsweise nur für 1,8 Mill. Mk. Tonwaren eingeführt, dagegen für 22,8 Mill. Mk. ausgeführt wurden, daß die Einfuhr für Steingutwaren 0,75 Mill., die Ausfuhr 17,29 Mill. Mk. betrug; daß nur für 1 Mill. Mk. Porzellanwaren aller Art nach Deutschland herein-, aber für 54,3 Mill. Mk. hinausgingen; daß

Digitized by Google

sich der Einfuhrwert der Glaswaren auf 6,5, der Ausfuhrwert im Jahre 1913 auf nicht weniger als 90,66 Mill. Mk. belief.

So wachsen unscheinbare Werte unter der Hand eines arbeitsamen und geistig gut geschulten Volkes; und manches, was in der Einfuhrstatistik eines Landes auf einen Mangel hinsichtlich seiner materiellen Hilfsquellen hinzudeuten scheint, läßt sich bei näherer Betrachtung als ein Hinweis auf den Segen und die Kraft der diesem Lande innewohnenden Kultur erkennen.

Es ist vielleicht lehrreich, an einem Einzelbilde aufzuzeigen, welche Summe wirtschaftlicher Kraft in den bergbaulichen Erzeugnissen eines verhältnismäßig beschränkten Gebietes ruhen kann. Als Beispiel soll ein Land gewählt werden, das durch den Weltkrieg in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses gerückt wurde und deshalb auch im Rahmen unserer Ausführungen besondere Beachtung verdient: das Reichsland Elsaß-Lothringen.[1])

Dieses jüngste Glied des Deutschen Reiches „wurde von der Natur in reichem, nahezu verschwenderischem Maße mit Bodenschätzen bedacht". Es umfaßt mächtige Kohlenflöze, deren Abbau namentlich bei Rosseln, Spittel und Kreuzwald stattfindet und die im Jahre 1912 eine Förderung von über $3^1/_2$ Mill. t im Werte von etwa 39 Mill. Mk. ergaben.

Von noch größerer Wichtigkeit sind die lothringischen Eisenerzlager, die sich im Bereiche der Hochfläche des linken Moselufers nördlich und nordwestlich von Metz befinden. Das Erz tritt hier in verschiedener chemischer Verbindung in kleineren rundlichen Gebilden, sog. Oolithen, auf. Es erhielt im Gegensatz zu dem schon früher abgebauten Bohnerz, der „Mine", mit Rücksicht auf seinen Phosphorgehalt und die dadurch bedingte geringere Verwertbarkeit die Bezeichnung „Minette". Der Name ist geblieben; das Verfahren der Entphosphorung steigerte aber den Wert des Erzes gewaltig, und so konnten die großartigen Hochofen- und Stahlwerkanlagen entstehen, die in der weiteren Umgebung von Diedenhofen das Landschaftsbild beherrschen. Die Minette, die in Lagern von verschiedener Ausdehnung zwischen taubem Gestein vorkommt, wird ohne erhebliche Schwierigkeiten hauptsächlich durch Stollen-

1) Diesen Darlegungen wurde van Werrekes Aufsatz über „Die Bodenschätze von Elsaß-Lothringen" in der Kriegsnummer 189 der Leipz. Illustr. Zeitung zugrunde gelegt.

Digitized by Google

und Schachtanlagen, weniger durch Tagbau gewonnen. Im Jahre 1903 wurde der Erzvorrat für Deutsch-Lothringen auf 1000, für Französisch-Lothringen auf 2500 Mill. t geschätzt. Ersterer sollte 1953, letzterer 2033 erschöpft sein; doch hat die seither gesteigerte Ausbeutung der Lager diese Zeitpunkte bereits näher gerückt. Die Förderung betrug im Jahre 1912 mehr als 20 Mill. t im Werte von 60 Mill. Mk. Die bei der Entphosphorung gewonnene Thomasschlacke findet in der Landwirtschaft vorteilhafte Verwendung als Düngemittel.

Wie diese Erzlager so liegen zwischen dem tauben Gestein der gleichen geologischen Formation auch bedeutende Salzplätze. Durch eine Bohrung bei Duß wurden 25 Lager mit 86 m Salz durchstoßen! Bei der großen Verbreitung des Salzes ist die Gesamtmenge eine ganz gewaltige. An zahlreichen Stellen wird durch Aussolen Kochsalz und Soda gewonnen. Im Jahre 1912 betrug die in den Handel gebrachte Kochsalzmenge über 72500 t im Werte von $1^1/_2$ Mill. Mk. An erster Stelle in der Bewertung der reichsländischen Bodenschätze steht der Abbau von Kalisalz im Oberelsaß. Es kommt nordwestlich von Mülhausen in zwei Lagern von zusammen etwas über 5 m Mächtigkeit vor. Der Vorrat an Kalisalz wird auf 700 Mill. t, sein Wert auf 50 Milliarden Mk. geschätzt. Die Gruben, die die ganze Welt über 100 Jahre hindurch mit ihrem Kalibedarf versorgen könnten, liegen im Sundgau, nicht ferne von der französischen Grenze.

Zu alledem tritt, wenn auch in weniger bedeutsamer Weise die Gewinnung von Braunkohle (bei Buchsweiler), Gips (in verschiedenen Teilen Lothringens), Asphalt und Erdöl (im unteren Elsaß) hinzu. In der weiteren Umgebung von Pechelbrunn wurden im Jahre 1912 über 47000 t Erdöl im Werte von fast 3 Mill. Mk. und mehr als 5000 t Asphaltkalk gewonnen.

Im ganzen lieferten die Bodenschätze des Reichslandes im Jahre 1912 einen Ertrag von rund 99,7 Mill. Mk. — Wem könnte es zweifelhaft erscheinen, daß Frankreichs Wunsch, Elsaß-Lothringen wiederzugewinnen, viel mehr diesen reichen Schätzen als der Bevölkerung des Landes gilt?

Digitized by Google

9. Die Wechselbeziehungen zwischen Deutschlands Industrie und seinem Handel.

Die gewerbliche Verarbeitung und Veredelung der einheimischen Bodenreichtümer und Rohstoffe wird in Deutschland schon seit der zweiten Hälfte des Mittelalters in einem überaus beachtenswerten Umfange betrieben. Ein Gang durch unsere Landesmuseen und kulturhistorischen Sammlungen veranschaulicht dies eindringlicher, als alle Worte es vermögen. Die deutsche Leinenweberei, Waffen- und Goldschmiedekunst, Holz- und Elfenbeinschnitzerei, Leder- und Tonwarenherstellung hatten sich bereits zur Blütezeit der alten Reichsstädte so reich und eigenartig entfaltet, daß sie dem neueren Kleingewerbe wie der jetzigen Industrie manches nachahmenswerte Beispiel schufen.

Heute aber, im Zeitalter der angewandten Naturwissenschaften, lautet die Forderung des Tages nicht bloß auf schmucke oder künstlerisch gerechte Ausführung. Sie legt zugleich noch einen anderen, unvergleichlich größeren Maßstab an jede gewerbliche Arbeit, als dies früher der Fall war. Die moderne Industrie trägt das Gepräge der Massenerzeugung an sich, wie Verkehr und Handel jenes des Massenumsatzes. Nunmehr hat der Statistiker und Nationalökonom da mit Millionen zu rechnen, wo einst Hunderte genügten.

Dabei ist unser gegenwärtiges Erwerbsleben durch den scharfen internationalen Wettbewerb sehr empfindlich und von zahlreichen schwer zu berechnenden, ja vielfach überhaupt nicht zu zügelnden Strömungen abhängig geworden. Alles, was den Massenumsatz zu hemmen vermag, schädigt gleichermaßen den Erwerb des einzelnen wie das Anwachsen des Nationalreichtums. Es erzeugt Zeiten des wirtschaftlichen Stillstandes und der wirtschaftlichen Depression, wie sie in unserm Wirtschaftsleben während der jüngsten Jahrzehnte auffallend hervortraten.

Im großen und ganzen bewegten sich Produktion und Handel in Deutschland seit dem Zusammenschlusse der deutschen Staaten in stark aufsteigender Linie. In den Jahren von 1875—1913 wuchs mit der Zunahme der Reichsbevölkerung von 46½ auf 67 Millionen der Wert des Gesamtaußenhandels von 6134 auf 22531 Millionen, der Wert der Ausfuhr im Spezialhandel von 2561 auf 10098 Mill. Mk. Die Erzeugung von Roheisen stieg von 2 Mill.

Digitized by Google

auf fast 18 Mill. t, die Kohlenförderung von 47,8 auf mehr als 277 Mill. t. — Die wirtschaftliche Kraftentfaltung war in unserm Vaterlande während des erwähnten Zeitraumes ungleich stärker als jene Englands oder Frankreichs. Denn die englische Ausfuhr stieg nur von 4526 auf 10 715 Mill. Mk., die französische bloß von 3098 auf 5500 Mill. Mk. Der deutsche Export, der 1875 nicht viel mehr als die Hälfte des englischen betrug und um ungefähr 15% hinter dem französischen zurückblieb, war im Jahre 1913 dem englischen bis auf die verschwindende Differenz von $^1/_{15}$ des Gesamtbetrages nahegekommen und hatte den französischen um das Doppelte überflügelt. Jener ist in dem 38jährigen Zeitabschnitte um 267% gewachsen, der englische hingegen nur um 137%, der französische gar bloß um 77,5%.

Deutschland hat, was Anspannung der nationalen Kräfte betrifft, in den verflossenen vier Jahrzehnten fast Beispielloses geleistet, sowohl auf dem Gebiete der gesamten natürlichen und industriellen Produktion als auf jenem des Kapitalverbrauches. Mit allem Grunde gilt deshalb heute noch, was in der ausgezeichneten amtlichen Denkschrift „Die Reichsbank 1875—1900" ausgesprochen wurde: „Wenn man bedenkt, daß sich diese so viel intensivere Kraftentfaltung in Deutschland, im Gegensatze zu England und Frankreich, vollzogen hat auf der Grundlage eines ganz erheblich geringeren Nationalreichtums, dann erhält man eine Vorstellung davon, in wieviel stärkerem Maße im Reiche alle Mittel und Kräfte, wieviel stärker auch namentlich der Kapital- und Geldvorrat bei uns in Anspruch genommen worden sind als in jenen Ländern, die bereits in den 70er Jahren auf eine weit vorgeschrittenere Kapitalansammlung zurückblicken konnten und deren gesamte wirtschaftliche Entwicklung im Vergleich mit Deutschland damals schon auf einem gewissen Ruhepunkte angekommen war."

Das deutsche Wirtschaftsleben zeigt indessen seit 1873 vier Perioden der Depression oder doch des Stillstandes, 1873—79, 1883—88, 1890—95, 1900—03, und ebensoviele Perioden des kraftvollen Vorwärtsdringens: 1879—83, 1888—90, 1895—1900, 1903—1914. Von 1873—79 lastete als Nachwirkung der großen Handelskrisis des Jahres 1873 ein schwerer Druck auf den wichtigsten Erwerbszweigen. Die Aufnahmefähigkeit nicht nur des deutschen, sondern des gesamten internationalen Marktes war tief er-

Digitized by Google

schüttert, der Absatz und damit die wirtschaftliche Tätigkeit stockte, die Preise der wichtigsten Warengattungen zeigten einen empfindlichen Rückgang, der Geldbedarf seitens des Handels und der Industrie war gering.

Diesem Rückgang unseres Wirtschaftslebens folgte zwischen 1879 und 1883 ein mäßiger Aufschwung. Den Anstoß dazu gaben die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo der Ausbau des Eisenbahnnetzes so stark betrieben wurde, daß ein Teil des Materialbedarfs in Europa gedeckt werden mußte. Dazu kam in Deutschland die Verstaatlichung der Eisenbahnen, welche damals in Preußen in Angriff genommen wurde und die mit der Hoffnung auf eine beschleunigte Ergänzung des Eisenbahnnetzes Aussichten auf eine steigende Nachfrage nach Erzeugnissen der Montanindustrie eröffnete. Auch die Umgestaltung des Zolltarifs, von der sich wichtige deutsche Erwerbszweige einen nachhaltigen Schutz gegen den ausländischen Wettbewerb versprachen, wirkte etwas belebend auf die deutsche Industrie.

Noch 1883 aber begann ein Niedergang, welcher in der Geschäftsstockung des Jahres 1885 seinen Tiefpunkt erreichte und bis 1888 anhielt. Der vorher lebhaft betriebene Eisenbahnbau kam ins Stocken, die Erzeugnisse der Montanindustrie fanden keinen hinreichenden Absatz, und ihre Preise sanken.

Erst 1888 kam wieder ein frisch pulsierender Zug in das deutsche Industrie- und Handelsleben. Die lebhafte Nachfrage nach Waren aller Art und die steigenden Preise führten zu Betriebserweiterungen. Zahlreiche industrielle Unternehmungen wurden auf breiterer Grundlage in Aktiengesellschaften umgewandelt, und eine Reihe von Aktiengesellschaften wurde neu gegründet. Die Erweiterung und Neueinrichtung so vieler Betriebe steigerten vor allem den Bedarf an Kohlen und Eisen; das gleiche hatten die staatlichen Aufträge für Eisenbahnen und Kriegsmaterial zur Folge. Die Montanindustrie erzielte nun namhafte Erträgnisse, das industrielle Leben nahm einen neuen Aufschwung, und die deutschen Ausfuhrziffern für viele gewerbliche Erzeugnisse gingen sprunghaft in die Höhe.

Im Jahre 1891 setzte sodann für die Weltwirtschaft ein neuer Zeitraum des Stillstandes ein, der nur 1893 eine kurzwährende Unterbrechung erlitt und bis 1895 anhielt. Die Aufnahmefähigkeit

Digitized by Google

der überseeischen Gebiete erfuhr durch die Krisis in Argentinien sowie politische Gärungen in Brasilien, Chile und anderen süd- und mittelamerikanischen Staaten große Beeinträchtigung. 1890 trat die hochschutzzöllnerische Mac Kinley-Bill in der Nordamerikanischen Union in Kraft. Zugleich erhöhten Rußland, Rumänien, Frankreich, Spanien, Portugal und die Schweiz ihre Zölle. 1893 kam es sogar zwischen Deutschland und Rußland zum Zollkriege. Außerdem brachte das Jahr 1891 diesen beiden Ländern eine erhebliche Mißernte, welche die Kaufkraft der landwirtschaftlichen und weiter Schichten der arbeitenden Kreise verminderte. Endlich legten auch die Krisis in Australien 1893 und der durch eine verkehrte Währungspolitik hervorgerufene Krach in Nordamerika den deutschen Unternehmungsgeist vielfach brach.

Einen erneuten, überaus kräftigen Aufschwung nahmen die vaterländischen Wirtschaftsverhältnisse von 1895 bis 1900. Er wurde vor allem durch die Entwicklung der Elektrotechnik hervorgerufen. Die starke Benutzung der Elektrizität als Antriebskraft in den industriellen Betrieben, der Bau elektrischer Bahnen, die ausgedehnte Verwendung des elektrischen Lichtes führten zu einer nachhaltigen Beschäftigung der Maschinenindustrie. Die Nachfrage nach Kohlen, Eisen und anderen Metallen steigerte sich außerordentlich. Dazu kam die Ergänzung des Eisenbahnnetzes in der Heimat und in der Fremde, sowie eine namhafte Vermehrung der Kriegsflotte. Roheisen stieg im Preis von ca. 50 Mk. pro Tonne im Jahre 1895 auf 90,7 Mk. im Jahre 1900, und die erzeugte Menge erhöhte sich von 5 auf 8½ Mill. t. Ähnlich entwickelten sich Preis und Förderung bei der Kohle, sowie bei anderen Bergwerks- und Hüttenerzeugnissen. Gleichzeitig konnte der auswärtige Handel einen ungewöhnlichen Aufschwung nehmen; denn der Zollkrieg mit Rußland war beigelegt, und durch Handelsverträge wurde unserer Ausfuhr eine sichere Grundlage für eine Reihe von Jahren garantiert. In der Tat stieg denn auch der deutsche Ausfuhrhandel zwischen 1894 und 1900 um etwa 50 %.

Leider setzte mit dem Jahre 1900 ein neuer, besonders empfindlicher Rückschlag für Industrie und Handel ein. In zahlreichen Großgewerben trat eine Überproduktion zutage; die hohen Preise für Montan- und Industrieerzeugnisse gingen sehr merklich zurück; Arbeiterausstände, u. a. auch Streike der Kohlengräber, mach-

Digitized by Google

ten sich da und dort geltend; die Kriege in China und Südafrika hemmten den Welthandel; die Nordamerikaner drängten, zum großen Teil infolge ihres vorzüglich eingerichteten Konsulatswesens, das ihnen einen zuverlässigen Überblick über die Weltlage ermöglichte, die Deutschen in einer ganzen Reihe eben wirtschaftlich gewonnener Gebiete wieder zurück, so in Japan, China, Westindien usw.; dabei erwies sich eine fühlbare Knappheit an Kapitalien vielfach hindernd und beengend, da seit dem Inkrafttreten des neuen Börsengesetzes große Summen in nicht deutschen Unternehmungen und ausländischen Staatspapieren angelegt wurden. Wenn auch die Folgen dieses wirtschaftlichen Niedergangs vielfach über das Jahr 1903 hinaus zu verspüren waren, so ist es der weitblickenden Selbsthilfe unserer Industriellen und Großkaufleute, glücklichen diplomatischen und gesetzgeberischen Maßnahmen sowie der dem Deutschen innewohnenden weitgehenden Anpassungsfähigkeit in Verbindung mit einer unverkennbaren Besserung der allgemeinen Weltlage gelungen, das deutsche Wirtschaftsleben von 1903 ab einem neuen, vielversprechenden Aufschwung entgegenzuführen. Wohl traten noch immer Schwierigkeiten zutage; wohl nahm der Wettstreit mit den gleichstrebenden großen Industrie- und Handelsvölkern gerade in den dem Weltkriege unmittelbar vorangehenden Jahren oft ganz ungewöhnlich scharfe Formen an. Aber alle diese Hemmungen konnten nicht verhindern, daß Deutschlands Produktions- und Handelsstatistik überall Zeichen des erfreulichsten Vorwärtsschreitens aufwies, bis der Krieg diese glückliche Entwicklung jäh und unversehens unterbrach.

Der Aufschwung trat besonders klar im deutschen Großgewerbe hervor und wird deutlich durch jene amtlichen Ziffernreihen illustriert, welche sich mit der Industriebevölkerung befassen. Von den 61,7 Millionen Seelen in Deutschland gehörten ihr nach der Berufs- und Gewerbezählung von 1907 volle 40 % an, gegen 37,4 % bei der Zählung von 1895 und 33,7 % im Jahre 1882. Der Anteil der industriellen Bevölkerung zeigte zwischen den beiden erstangeführten Jahren in allen Gebieten des Reiches eine Vermehrung. Nur in Hamburg und Hohenzollern hatte er sich etwas gemindert: dort infolge des Anwachsens des Handel und Verkehr treibenden Bevölkerungsteils, hier wesentlich wegen der Zunahme des Hausiergewerbes. Im Königreich Sachsen, in Sachsen-Altenburg, den

Digitized by Google

beiden Reuß, in Westfalen, im Rheinland und in der Reichshauptstadt Berlin aber erhöhte sich der Hundertsatz der Industriebevölkerung innerhalb jener 13 Jahre um über 50 %. Seit der Reichsgründung war die Tatsache von Jahr zu Jahr deutlicher in die Erscheinung getreten, daß die in näherer Beziehung zum deutschen Seeverkehr stehenden Industrie- und Handelszentren mehr als alle anderen für eine rasche und glückliche Entfaltung ihrer wirtschaftlichen Kräfte geeignet sind.

An der Spitze aller deutschen Gewerbegruppen steht, vom Handels- und Baugewerbe, sowie den Gruppen für Nahrungs- und Genußmittel, Bekleidung und Reinigung abgesehen, die Industrie für Herstellung von Maschinen usw. Sie beschäftigte bei der letzten Zählung (1913) in 23291 Betrieben 1173000 Personen. Dann folgten: die Textilindustrie mit 956000 Arbeitern, die Industrie für Metallverarbeitung mit 680000, die für Steine und Erden mit 647000, die der Holz- und Schnitzstoffe mit 454000, das Baugewerbe mit 277000, das polygraphische Gewerbe und die Papierindustrie mit je 200000, die chemische Industrie mit 180000, die Lederindustrie mit 120000 Arbeitern.

Welchen Aufschwung einzelne Betriebe genommen haben, läßt sich erkennen, wenn man feststellt, daß beispielsweise im Jahre 1892 im Hochofenbetrieb 24325, im Jahre 1911 aber 47546 Personen, in der Eisenverarbeitung damals 168344, 1911 aber 332242 Personen beschäftigt waren. Der Bergbau beschäftigte im Jahre 1890 395339, im Jahre 1913 aber 1196786 Arbeiter.

Auch die Zahl der im Handel Beschäftigten ist im Verlauf der beiden letzten Zählungsperioden gewaltig gestiegen. Sie hatte im Jahre 1882 noch 8,3 % der Gesamtbevölkerung betragen, war 1895 auf 10,6 %, 1907 gar auf 12,4 % emporgeschnellt und ist seit dieser letzten Zählung zweifellos noch weiterhin ganz beträchtlich angewachsen.

So standen denn schon 1907 den 35,2 % der in Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten 52,4 % der Gesamtbevölkerung gegenüber, die sich in Handel und Industrie betätigen. Wie die Einzelberichte aus den wichtigsten Berufsgruppen erkennen lassen, hat sich seit dieser letzten Berufszählung die Verschiebung in dem Zahlenverhältnis der in Gewerbe und Handel beschäftigten und der landwirtschaftlich tätigen Personen im gleichen Sinne fortgesetzt.

Digitized by Google

Welche Warensummen die deutsche Industrie herstellte und welchen gewaltigen Umfang der Handel mit industriellen Erzeugnissen erreichte, mögen nachstehende amtliche Ziffernreihen belegen. An Stahl wurden bei uns erzeugt:

1867:	89 000 t	1905:	10 000 000 t
1890:	2 161 000 t	1910:	über 12 000 000 t
1900:	6 361 000 t	1912:	18 954 000 t.

(Nur in den Vereinigten Staaten war der Aufschwung der Stahlproduktion noch stürmischer; sie belief sich dort 1867 auf 20000, 1881 auf 1613000, 1890 auf 4345000, 1898 auf 8970000 t, 1905 gar auf volle 20 Mill. t.) Die letzte das Jahr 1912 umfassende Produktionsstatistik weist nach, daß die Jahreserzeugung der deutschen Walzwerke insgesamt 15418200 t im Werte von 2208 Mill Mark betrug, wovon nur 2906300 t auf Halbfabrikate, dagegen 12511900 t auf Fertigfabrikate trafen. Die Fertigfabrikate bestanden in 1928800 t Eisenbahnoberbaumaterialien, 1693400 t Eisenträgern, 4030800 t Form- und Stabeisen, 1411200 t Walzdraht und Bandeisen, 2101200 t Grob-, Fein- und Weißblech, 650000 t Röhren, 348600 t rollendem Eisenbahnmaterial, 347000 Tonnen Schmiedestücken und anderen Fabrikaten. Daneben betrug das Jahreserzeugnis der deutschen Eisen- und Stahlgießereien 3429000 t Gußwaren mit einem Gesamtwerte von 699 Mill. Mk.

An Eisenfabrikaten überhaupt erzeugte Deutschland ungleich mehr, als es bedarf. Und zwar seit Jahren in wachsendem Maße. Daher eine rasch anschwellende Mehreinfuhr von Rohstoffen und eine nicht minder ansehnliche Mehrausfuhr von Industriewaren.

Besonders nachdrücklich soll in diesem Zusammenhang auf die Tatsache hingewiesen werden, daß Deutschland im Maschinenbau eine führende Stelle in der Welt einnahm, was vor allem Eugen Moritz in der reiches und zuverlässiges Zahlenmaterial darbietenden Schrift: „Eisenindustrie, Zolltarif und Außenhandel" (S. 23 ff.) dargetan hat. „Der Export an Maschinen, schreibt dieser Nationalökonom, überwiegt bedeutend den Import, und die Maschinentechnik hat speziell in Deutschland ganz gewaltige Fortschritte gemacht. In den letzten Jahren war dieser Industriezweig überbeschäftigt und nicht mehr imstande, allen an ihn gestellten Anforderungen gerecht zu werden. Daher hat sich auch die Einfuhr von Maschinen ge-

Digitized by Google

mehrt." Ihr Wert wuchs in den Jahren zwischen 1889—1910 von 29,7 Mill. Mk. auf 64,3 Mill. Mk. und betrug im Jahre 1913 80,4 Mill. Mk.; der Export dagegen stieg von 49,8 Mill. Mk. 1890 auf 460 Mill. Mk. im Jahre 1910 und auf 680 Mill. Mk. im Jahre 1913, war somit seit 1890 fast auf das 14fache des ursprünglichen Wertes emporgeschnellt.

Als Ausfuhrländer kamen vor allem in Betracht: Rußland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Schweiz, Italien, Belgien und Holland, dann aber auch die Nordamerikanische Union, Niederländisch-Indien, Australien und in wachsendem Maße Brasilien und Argentinien. Die Ausfuhrwerte in Maschinen und Maschinenteilen unter Ausschluß von Lokomotiven, Lokomobilen, Dampfkesseln, Nähmaschinen usw. waren:

Nach	1900	1905	1910
	Millionen Mark		
Rußland	37,4	26,3	47,5
Österreich-Ungarn	21,3	23,3	52,8
Frankreich	20,9	15,7	36,2
Italien	16,3	17	33
Belgien	11,3	13,8	12,2
Schweiz	9,2	11,3	12
Niederlande	9	10,1	9,5
Großbritannien	8,8	16,8	12,5
Spanien	8,2	5,9	1,3
Für Lokomotiven und Lokomobilen betrug der Export in Mill. Mk.			
Rußland	5	3,2	5,8
Frankreich	0,7	4,8	10,5

Die ungeheure Entwicklung unserer Eisenindustrie, sowie der große Einfluß, den gerade sie und der Handel mit ihren Erzeugnissen nach dem Auslande hin auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse des Vaterlandes auszuüben vermögen, sollte Veranlassung werden, diesen Teil des Großgewerbes durch eine gesunde Zollpolitik auch künftighin in voller Lebenskraft zu erhalten.

In ähnlichen Schritten wie die Eisenindustrie ist auch die Mehr-

Digitized by Google

zahl der übrigen Gewerbegruppen in den letzten Jahrzehnten vorwärts gegangen. So bewertete sich z. B. die Ausfuhr für:

Bezeichnung der Fabrikate	1900	1910	1913
	Wert in Millionen Mark		
Baumwollwaren	245	365	447
Wollenwaren	236	263	271
Eisenwaren (grob und fein)	210	419	652
Seidenwaren	140	183	202
Leder und Lederwaren	82	180	229
Anilin, Teerfarben	77	126	142
Spielzeug	53	86	103
Kupfer- und Messingwaren	33	64	131
Klaviere	29	44	56
Schmiedbares Eisen	25	57	205
Telegraphenkabel	20	48	39
Eisenbahnschienen	20	72	74
Roheisen	10	45	65
Indigo	9	40	53

Alle die vorausgehenden wuchtigen Zahlenreihen weisen mit Nachdruck darauf hin, daß die in kräftigem Wachstum begriffene vaterländische Industrie auch insofern eine der Grundstützen unseres Nationalwohlstandes war, als auf ihr der deutsche Handel in seinem besten Teil beruhte. Ohne sie hätten wir keine maßgebende Stellung auf dem Weltmarkt erringen können. Aber man vergesse dabei zweierlei nicht. Vor allem sei man überzeugt, daß das heimische Groß- und Kleingewerbe mehr, als viele glauben mögen, wesentlich mit aus den geographischen Gegebenheiten des deutschen Bodens heraus entstanden ist, daß ihm die Lage, Natur und Ausstattung des Landes im Bunde mit dem Arbeitsgeist und der Arbeitskraft des Volkes zur Blüte verholfen haben und daß diese hinwelken muß, wenn man den Nährboden schmälert oder vernachlässigt, aus dem sie ihre Kraft saugt. Sodann aber wisse man, wie unbedingt notwendig es ist, daß sich Deutschland seine Exportfähigkeit erhalte bzw. in vollem Maße wieder erwerbe. Das hat vor allem auch während schlechter Geschäftsperioden zu geschehen, wo der inländische Absatz stockt und manche industriellen Betriebe nur dadurch einigermaßen in Tätigkeit erhalten werden können, daß ein Teil

Digitized by Google

ihrer Erzeugnisse wenn auch mit Verlusten in das Ausland verkauft wird. Die Elberfelder Handelskammer hat in einem ihrer letzten Jahresberichte mit allem Ernst auf das große Übel hingewiesen, das sich bei einer zu tiefgreifenden Beschränkung der normalen heimischen Produktion ergeben müßte. Die Arbeiterbevölkerung würde alsdann an Verbrauchsfähigkeit für den inländischen Markt einbüßen, während sich die Warenerzeugung durch verminderten Absatz gleichzeitig verteuerte. Für die Allgemeinheit wird es stets bedeutungsvoller sein, daß der Arbeiterschaft ein auskömmlicher Verdienst erhalten bleibt, als daß von dem Unternehmertum ein vorübergehender Kapitalverlust ferngehalten wird. Eine auf breiter und sicherer Grundlage ruhende Exportmöglichkeit ist deshalb als das elastische Moment zur Verhütung schwerer Krisen unentbehrlich.

Freilich wird es für die beteiligten Kreise die schwierigste Aufgabe sein, die je zu lösen war, auf den durch die gewaltigen Kriegsereignisse der letzten Jahre völlig veränderten Grundlagen den Wiederaufbau der deutschen Industrie zu unternehmen und die Beziehungen herzustellen, die unserm Handel eine neue glückliche Entwicklung sichern. Aber die glanzvolle Vergangenheit des deutschen Wirtschaftslebens, namentlich die erfreuliche Aufwärtsbewegung aller vaterländischen Betriebe in den 43 Friedensjahren nach 1871 läßt mit Zuversicht erwarten, daß auch die neue Zeit die Vertreter unserer Industrie und unseres Handels zu sieghaftem Wiederaufstieg gerüstet findet.

Digitized by Google

Anhang.

Die wichtigsten deutschen Ackerfrüchte.

1. Bebauungsfläche in ha, 2. Gesamtertrag in t, 3. Ernteertrag von ha in dz.

Fruchtart	Bebauungsfläche ha			Erntemenge in Tonnen			Ertrag vom ha in dz		
	1912	1913	1914	1912	1913	1914	1912	1913	1914
Roggen	6 268 251	6 414 143	6 298 956	11 598 289	12 222 394	10 426 718	18,5	19,1	16,6
Weizen	1 925 746	1 974 098	1 996 100	4 360 624	4 655 956	3 971 995	22,6	23,6	19,9
Winterspelz . . .	282 678	272 493	269 135	407 032	438 469	370 565	14,4	16,1	13,8
Sommergerste . .	1 589 773	1 654 020	1 581 999	3 481 974	3 673 254	3 137 983	21,9	22,2	19,8
Hafer	4 387 404	4 438 209	4 388 146	8 520 183	9 713 965	9 038 185	19,4	21,9	20,6
Kartoffeln . . .	3 341 606	3 412 201	3 386 098	50 209 466	54 121 146	45 569 559	150,3	158,6	134,6
Wiesenheu	5 920 519	5 923 647	5 784 964	27 681 860	29 184 994	29 156 024	46,8	49,3	50,4
Zuckerrüben . . .	504 740	547 625	532 843	9 060 576	16 642 237	16 939 979	180	304	318
Hopfen	26 966	27 048	27 685	dz 205 635	dz 106 179	dz 232 366	7,6	3,9	8,4
Tabak	15 775	14 162	10 355	dz 388 559	dz 258 339	dz 228 116	24,6	18,2	22

Digitized by Google

Gesamt-Ein- und Ausfuhr an Getreide, Hülsenfrüchten und Mehl im Spezialhandel.

Fruchtarten	1900		1911		1912		1913	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
	in Tonnen		in Tonnen		in Tonnen		in Tonnen	
Weizen	1 299 552	393 218	2 488 333	309 999	2 297 422	322 590	2 545 959	538 313
Roggen	967 861	119 515	614 115	768 527	315 724	797 317	352 534	934 463
Hafer	559 544	201 207	628 308	296 271	665 935	385 208	505 022	661 653
Gerste	779 405	40 736	3 636 172	1 854	2 669 415	1 157	3 238 223	6 104
Mais	1 393 660	10 756	743 421	42	1 142 381	55	918 655	35
Hülsenfrüchte und Hirse	176 569	63 367	359 654	14 613	521 374	15 233	267 913	14 619
Mehl	40 351	133 278	16 437	307 542	16 938	339 882	18 868	419 858

Digitized by Google

Deutscher Bergbau.

Bergbauprodukte		1909	1910	1911	1912	1913
		a) = Menge in 1000 t. b) = Wert in 1000 Mark				
Steinkohlen	a)	146 964	151 073	158 581	174 875	190 109
	b)	1 530 224	1 535 333	1 574 780	1 839 943	2 135 978
Braunkohlen	a)	66 683	67 561	71 620	80 935	87 233
	b)	155 141	154 645	160 392	175 622	191 920
Eisenerze	a)	20 130	22 965	24 319	27 200	28 608
	b)	80 781	92 272	98 749	110 133	115 718
Zinkerze	a)	622	634	574	637	642
	b)	40 928	43 470	48 177	51 944	43 860
Bleierze	a)	123	118	107	108	110
	b)	14 628	14 087	14 084	19 249	20 037
Kupfer- und Arsenerze	a)	817	942	898	996	973
	b)	23 402	26 202	24 942	32 206	32 320
Steinsalz	a)	1 370	1 424	1 437	Rohsalze, im Bergbaubetriebe gewonnen: 12,5 Mill. t zu 126 Mill. M. — Siedesalze, in Salinen gewonnen: 672 000 t zu 17,6 Mill. M.	Rohsalze, im Bergbaubetriebe gewonnen: 13,3 Mill. t zu 136 Mill. M. — Siedesalze, im Salinenbetrieb gewonnen: 676 000 t zu 16,5 Mill. M.
	b)	6 242	6 440	6 587		
Kalisalze	a)	7 042	8 312	9 607		
	b)	81 655	91 357	107 460		
Kochsalz [1]	a)	649	669	651		
	b)	18 507	19 262	17 838		
Chlorkalium [1]	a)	625	741	838		
	b)	68 259	72 984	83 410		
Andere Salze [2]	a)	325	359	403		
	b)	21 229	23 251	28 855		
Wert aller aus wässerigen Lösungen gewonnen Salze in 1000 Mk.		107 995	115 497	130 103		

1) Aus wässeriger Lösung gewonnen. 2) Hierzu gehören: Chlormagnesium, Glaubersalz, schwefels. Kali, schwefels. Kalimagnesia, schwefels. Magnesia, schwefels. Tonerde, Alaun.

Digitized by Google

Deutscher Hüttenbetrieb.

Bezeichnung der Erzeugnisse		1907	1908	1909	1910	1911
		a) = Menge in 1000 Tonnen. b) = Wert in 1000 Mark				
Roheisen	a)	12 875	11 805	12 645	14 794	15 574
	b)	824 077	715 314	691 564	802 851	867 890
Zink	a)	208	216	220	221	244
	b)	96 573	86 006	94 972	99 399	118 364
Blei (mit Kaufglätte)	a)	142	164	168	160	162
	b)	54 479	46 542	43 991	42 042	41 192
Kupfer	a)	31,9	30	31,2	35	38
	b)	61 497	37 688	38 655	42 389	44 017
		kg	kg	kg	kg	kg
Silber (Reinmetall) [1]	a)	386 933	407 185	400 562	420 003	439 580 [2]
	b)	34 655	29 699	28 137	30 654	32 133
Gold (Reinmetall) [1]	a)	4 682	4 758	5 064	4 625	4 967
	b)	13 071	13 288	14 145	12 919	13 874
Roheisen im besonderen.						
Bessemerroheisen	a)	478	422	319	314	377
	b)	34 145	28 862	19 820	19 156	24 140
Thomasroheisen	a)	8 428	7 658	8 267	9 319	9 785
	b)	498 276	436 714	433 052	479 592	508 459
Stahl- und Spiegeleisen	a)	931	837	1 038	1 480,3	1 599,7
	b)	83 125	68 361	69 350	98 786	110 012
Puddelroheisen	a)	900	696	666	707	667,6
	b)	57 139	41 998	36 162	38 728	37 916
Bruch- und Waßeisen	a)	18	18	16	17,2	22,3
	b)	702	708	634	690	929

1) Mit Einschluß der ausländischen Erze und Erzabfälle. 2) Davon aus ausländischen Erzen 175 397 kg.

Digitized by Google

II. Inwieweit geben sich wirtschaftsgeographische Gegensätze in Deutschland kund?

1. Einheitliche Grundzüge in der Mannigfaltigkeit der deutschen Kulturbetätigung.

Wenn E. von Sydow das Bild gebraucht, der germanische Boden sei ein Amalgam von Bergzügen, Plateau- und Hügellandschaften, Kesselländern und offenen Ebenen, so kennzeichnet er damit den geographischen Charakter Deutschlands ungleich deutlicher und auch wahrer als jene, die in unserer Heimat ein Land der Gegensätze erblicken wollen. Sie kleben an der bis ins kleinliche schematisierten Zersplitterung und Sonderung der vaterländischen Scholle nach Plastik und Gesteinsbeschaffenheit, politischer Vergangenheit und staatlicher Organisation, ohne zu beachten, daß die deutsche Kulturlandschaft im gebirgigen Süden wie im flachen Norden, in den althistorischen Gebieten des Rheinstroms wie in dem der deutschen Art erst sehr viel später gewonnenen Osten des Reiches in allen Hauptzügen das gleiche Aussehen trägt, daß es ein Volk von einheitlichem Grundcharakter ist, das „die Zeichen seiner Arbeit in den Boden hineinrodete, hineingrub und hineinpflügte".

Was da eine ins kleinliche gehende Theorie als Gegensätze fassen möchte, das ist im Grunde nichts anderes als jene Mannigfaltigkeit, welche dem deutschen Boden und der deutschen Kulturbetätigung bei aller einheitlichen Größe eigen ist, eine Mannigfaltigkeit in der Einheit, wie sie kaum einem anderen Staate und einem anderen Volke in gleichem Maße zukommt. Die deutschen Berglandschaften, Talungen und Flachgebiete sind unter sich so eng verwachsen und sehen sich bei allem Wechsel, selbst bis auf Einzelheiten herab, doch wiederum so gleich, die Arbeit der Leute am vaterländischen Boden ruht auf so ähnlichen Naturbedingungen und einer im Grunde so gleichmäßigen Naturausstattung, daß sich nur mit Gewalt starr nebeneinander ruhende Gegensätze konstruieren lassen. Es ist gleichsam die allerdings recht vielseitige Variation eines und desselben Grundmotives, das in deutschen Landen hier voller und heller, dort schwächer und dumpfer widerklingt.

Eher noch als auf dem Felde des volkswirtschaftlichen Lebens und Strebens lassen sich hinsichtlich des Aussehens und Naturcha-

Digitized by Google

rakters der deutschen Landschaften einschneidende Verschiedenheiten erkennen. Niemand wird den Unterschied zwischen den scharfzinnigen Kammauern der Alpen und den glatt ausgespannten Flachländern nahe der Wasserkante, zwischen den wald- und mattenumhüllten Höhen der Mittelgebirge und den getreidereichen Saatgefilden der Tiefebenen, zwischen den linden, weingesegneten Hängen des Rheingaus und den kühlen, windumbrausten Bodenwellen des Hunsrücks und des Hochvenns leugnen wollen.

Wie aber schon die Unterschiede zwischen den deutschen Volksstämmen gegenwärtig an sich geringer sind, als ältere Beobachter mit zum Teil voreingenommenem Sinn vielfach glauben mochten, so auch jene im deutschen Wirtschaftsleben. Sie beruhen durchaus nicht etwa auf Verschiedenheiten in der nationalökonomischen Veranlagung der einzelnen Stammesglieder unseres Volkes oder gar auf merklichen Abstufungen in der Kulturhöhe. Unsere volkswirtschaftlichen Zustände sind zum vorwiegenden Teile noch immer eine Folge der örtlichen Verhältnisse. Sie sind in der Hauptsache ursprünglich aus den Naturgegebenheiten heraus geboren und durch sie mehr oder minder an bestimmte Gegenden geheftet. Die natürliche Ausstattung des Landes erzog den Menschen bei uns nicht bloß zur Arbeit überhaupt, sie schrieb ihm auch Art, Maß und Schwere dieser Arbeit im einzelnen gewöhnlich vor. Nun zeigt die allgemeine Naturausstattung in Deutschland zwar eine Fülle von Verschiedenheiten, aber wenige einschneidende Gegensätze. Und auch die Verschiedenheiten konnten durch angestrengte, vielhundertjährige Arbeit zum Teil verwischt werden. Jedes magere Fleckchen Erde wurde in den Dienst des Menschen gestellt, so daß die heutigen, meist schon unter Kultur genommenen Moor- und Heidelandschaften Deutschlands im Vergleich zu unseren fruchtschweren Ackergeländen bei weitem nicht den Gegensatz zeigen, wie etwa die römische Campagna zu den wohlausgenützten Talgefilden am Po, oder das südliche Getreidegelände der Ukraine zu den Pripetsümpfen.

2. Unterschiede im landwirtschaftlichen Betriebe.

Deutschland ist trotz allen Vorwärtsdrängens seines Gewerbes und Handels noch immer das Gebiet der Wälder, Wiesen und Getreidefelder, wie wir schon früher ausgeführt haben. Ihre breiten

Digitized by Google

Flächen werden von den Industrie- und Handelsbezirken in ähnlicher Art unterbrochen wie das endlose Weltmeer von den Landmassen. Und wie diese bald von kontinentalem Umfange sind, bald nur Schwärme winziger Landsplitter darstellen, so umfaßt auch das deutsche Groß- und Kleingewerbe hier breiteren, dort schmäleren Raum inmitten der Zonen der Naturproduktion. Skizzieren wir nun in breit und allgemein gehaltenen Strichen, inwieweit die Naturbedingungen wirtschaftliche Unterschiede in Deutschland geformt haben!

Auch in unserem Vaterlande gehören die ebenen oder nicht allzu hoch aufgewölbten Landstriche sowie die Talflächen an den Gewässern vorwiegend der Landwirtschaft zu. Auf die Provinz Ostpreußen z. B. traf nach der Berufszählung vom 12. Juni 1907 eine Agrarbevölkerung von rund 1 066 000 Köpfen, während sich nur 408 800 Leute mit Industrie und Bauwesen, 181 900 durch Handel und Verkehr ernährten. In Posen beschäftigten sich gleichzeitig 1 062 000 Personen mit Landwirtschaft, 459 000 mit Industrie, 171 000 mit Handel. Für Westpreußen waren die entsprechenden Ziffern: 813 000, 393 000, 149 000; für Pommern: 763 000, 469 000, 198 000; für Mecklenburg-Schwerin: 286 000, 174 000, 76 000; für Bayern rechts des Rheins: 2 387 000, 1 776 000, 664 000; für Hohenzollern: 42 000, 16 000, 4000.

Allen diesen Gebieten kommt zugleich die geringste Bevölkerungsziffer im Reiche zu. Während im Deutschen Reiche auf 1 qkm durchschnittlich 120 Einwohner treffen, beträgt die Bevölkerungsziffer auf der gleichen Fläche in den beiden Mecklenburg bloß 36—48, in Pommern, Posen, Ost- und Westpreußen, dem südöstlichen Bayern und Hohenzollern 56—72 Seelen.

Doch nicht nur die Dichte der Bevölkerung im allgemeinen ist hier auffallend klein, sondern auch jene der landwirtschaftlichen Bevölkerung im besonderen. Während in Württemberg, Baden, den Reichslanden, der bayrischen Pfalz, Hessen, Hessen-Nassau und den Rheinlanden auf 100 ha landwirtschaftlich benutzter Fläche 80 bis 100 Köpfe der Agrarbevölkerung entfallen, kommen von Deutsch-Jütland bis Ostpreußen, vom Strande der Ostsee bis nach Thüringen, dem Königreich Sachsen und nach Schlesien hin nur 32—54 Seelen auf die gleiche Flächeneinheit.

Und auch sonst gibt sich ein deutlicher Unterschied zwischen dem

Digitized by Google

vaterländischen Osten, der Mitte und dem Westen kund. Dort in den Gegenden östlich der Elbe, die erst zwischen dem 10. und 14. Jahrhundert durch die sächsischen Kaiser, Heinrich den Löwen, den deutschen Herrenorden und eine Reihe von Rittergeschlechtern dem Deutschtum gewonnen wurden, ist das Land der Latifundien, der Rittergüter und Großbauernhöfe, aber auch der Abhängigen und Unselbständigen im landwirtschaftlichen Betriebe. Hier im Westen jedoch ist das Land der Parzellenwirtschaft, des kleinbäuerlichen Besitzes, aber auch der Selbständigen in der Landwirtschaft. Heinrich Bleicher erwähnt in seiner überaus gewissenhaften, von uns im folgenden mehrfach als Quelle benützten Abhandlung: „Über die Bevölkerung des Deutschen Reiches nach örtlicher Verteilung, sozialem Aufbau und allgemeinen Erwerbsverhältnissen" (Handbuch der Wirtschaftskunde von Deutschland, I. Band, S. 241 ff.), daß drei Viertel des gesamten Großgrundbesitzes in Deutschland auf die sechs östlichen Provinzen Preußens treffen und daß er ganz besonders für Pommern und Posen sowie außerdem für die beiden Mecklenburg kennzeichnend ist. Dort umfaßt der Großbetrieb in einzelnen Kreisen sogar bis vier Fünftel der landwirtschaftlichen Fläche überhaupt. Zugleich beschäftigt in Mecklenburg, Posen, Pommern und Sachsen der Großgrundbesitz bis zu 90% unselbständige und abhängige Erwerbstätige: eine für die heutigen Verhältnisse ganz unnatürliche soziale Schichtung, deren einschneidende Folgen für die Lebensführung der betreffenden Volksbruchteile selbst jenen auffallend sind, die auch nur im Eisenbahnwagen das östliche Norddeutschland durchfahren und etwa vom Rhein oder Main, von den Marschen der Nordsee oder den Ländereien Westfalens kommen.

Wie anders ist die Verteilung der Bodenfläche und die soziale Schichtung der ackerbautreibenden Bevölkerung im vaterländischen Westen (mit Ausnahme der Flachgebiete von der untersten Elbe zum Niederrhein und von Südostbayern, den Sitzen des mittleren und Großbauerntums)! Hier, wo industrielle Betriebe der Landwirtschaft den Raum einengen, wo ein fruchtbarer Boden und ein günstiges Klima die Arbeit mit Pflug und Spaten besonders reichlich lohnen und wo diese derart sorgsam betrieben wird, daß vor allem in den Bezirken mit Rebenbau bei guter Ernte auch eine wenig beträchtliche Fläche zur Ernährung des Besitzers hinreicht, entfallen 25—40% des landwirtschaftlich benutzten Grund und

Digitized by Google

Bodens auf Parzellenbetrieb und Kleinwirtschaft. So in einzelnen Teilen von Württemberg, Baden, Unterelsaß, Rheinpfalz, Hessen-Nassau, Thüringen, Hannover, Westfalen und den Rheinlanden. In diesen Reichsteilen finden sich ferner die vergleichsweise meisten selbständigen Landwirte, die bis 40% aller agrarisch Erwerbstätigen überhaupt ausmachen.

Für die deutsche Landwirtschaft im großen und ganzen ist nun allerdings weder der Latifundien- noch der Parzellenbetrieb, sondern das Bauerngut von 2—10 ha Größe von besonderer Bedeutung. Unter den über 5 736 082 landwirtschaftlichen Betrieben waren bei der letzten Zählung Besitzungen

von 2— 5 ha: 1 006 277 mit einer Gesamtfläche von 4 306 421 ha = 10 % des bebauten Bodens,
von 5— 20 ha: 1 065 539 mit einer Gesamtfläche von 13 768 521 ha = 31,9 % des bebauten Bodens,
von 20—100 ha: 262 191 mit einer Gesamtfläche von 12 623 011 ha = 29,3 % des bebauten Bodens;

während dem Parzellenbetrieb nur 2 492 102 ha = 5,8 %, dem Latifundienbetrieb 9 916 531 ha = 23% des bebauten Bodens zukamen. — Die Zone der Bauerngüter mittleren Umfangs streicht nicht so deutlich und scharf begrenzt in der Mitte des Reiches hin, wie die Latifundien im Nordosten und die bäuerlichen Kleinbetriebe im Westen. Sie tritt uns aber leicht erkennbar in den bayrischen Regierungsbezirken Unterfranken, Oberfranken und Schwaben, in den oberen Donaugegenden von Württemberg und Baden, in Hessen, Thüringen und einigen Gegenden der Rheinprovinz entgegen. — Die Güter von 20—100 ha bilden vielfach schon einen Übergang zu den Großgütern und finden sich besonders in den Gebieten von Westfalen, Hannover, Oldenburg, Schleswig-Holstein, dann auch in Ost- und Westpreußen, endlich in Preußisch-Sachsen, Thüringen und Südbayern vertreten.

Wie die gesamte Landwirtschaft der Alten Welt hat auch die deutsche durch überseeischen Wettbewerb, durch die Kultivierung umfangreicher Landgebiete in einer Reihe östlicher Nachbarstaaten und durch veraltete Anbauformen seit 30 Jahren schwer gelitten. Die günstige Konjunktur ging auf Industrie und Handel über und es erfolgte in weitem Umfange die Abwanderung ländlicher Arbeiter nach den Industriebezirken, namentlich in die großen Städte,

Digitized by Google

während in den ländlichen Bezirken, hauptsächlich in den östlichen ackerbautreibenden Teilen des Reiches, ein empfindlicher Mangel an Arbeitskräften fühlbar wurde.

Nachdem in den Jahrzehnten vor Ausbruch des großen Krieges die Landwirtschaft die schlimmsten Zeiten ihrer Krisis überwunden hatte, nachdem durch Einführung landwirtschaftlicher Schutzzölle und durch gesetzgeberische Maßnahmen aller Art die Verhältnisse unserer bäuerlichen Kreise ganz wesentlich gebessert waren, konnte man hoffen, daß die Abwanderung vom Lande allmählich mildere Formen annehmen werde. Die der Landflucht entgegenarbeitenden Maßnahmen verdienen auch für die Zeit des neugewonnenen Friedens Beachtung und sorgsamste Pflege. Vor allem wird es sich als nötig erweisen, daß die Landwirtschaft nach dem Muster der meisten Industriezweige veranlaßt wird, sich zu organisieren, sich in Erzeugung und Absatz, in Methode und Betrieb modern-wirtschaftlich zu regeln, und das Prinzip der Genossenschaft in Ankauf, Verkauf und Kredit durchzuführen. Die ländlichen Arbeiter werden sich gleich den industriellen in Gewerkschaften zusammenschließen und sich das Anrecht auf Unfall-, Kranken-, Alters- und Invaliditätsversicherung sichern müssen. Ferner werden die Regierungen, um hier eine Besserung zu erreichen, sich ernstlicher um die allgemeine Volkswohlfahrt und Volksbildung annehmen müssen, deren Pflege sie heute noch in weitgehendem Maße der Tätigkeit von Vereinen oder dem flauen Willen rückständiger Gemeindebehörden überlassen. Vielleicht kann auch Sorge dafür getragen werden, dem Aufenthalt auf dem Lande die vielbeklagte Einförmigkeit und Langeweile zu nehmen, denen viele tüchtige Arbeitskräfte durch Abwanderung in die Städte zu entfliehen suchen. Der geistigen Not der ländlichen Bevölkerung durch kleine Museen, Wanderausstellungen, Büchereien und Vorträge von Staats wegen zu steuern, dürfte wohl auch bei uns keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten. Es ist in Dänemark gelungen, einen sehr hohen Grad von Volksbildung mit der vollen Seßhaftigkeit der ländlichen Bevölkerung zu verbinden, weil man dort die Bildung in zweckmäßiger Weise auf das Land getragen und den Landbewohnern ihre Tätigkeit in ihrer Bedeutung und in ihrem Werte gezeigt hat. Deutschland hätte nicht bloß allen Grund dazu, dieses Beispiel nachzuahmen, es hätte auch die nötigen geistigen Mittel,

Digitized by Google

und sicher fänden solche Bemühungen bei der Landbevölkerung ein hohes Maß von Verständnis und Entgegenkommen; die für diesen Zweck erforderlichen Aufwendungen aber würden sich durch einen rationelleren Betrieb, durch eine gesunde Entwicklung der Landwirtschaft, durch freudigere und erfolgreichere Arbeit der bäuerlichen Kreise reichlich lohnen. Der Landflucht mit solchen Mitteln zu steuern, der Leutenot in ländlichen Bezirken mit sozialen Maßnahmen entgegenzutreten, wäre ein wahrhaft nationales Beginnen, während die immer weiter um sich greifende Heranziehung fremdländischer Arbeitskräfte den nationalen Besitzstand des deutschen Volkes schädigt und seine innere Kraft und Geschlossenheit schwer gefährdet.

3. Waldwirtschaft in Deutschland.

Was Ackerland und Kulturwiesen, Gärten und Weinberge von der deutschen Bodenfläche nicht in Besitz genommen haben, das gehört, soweit es nicht Öd- und Unland ist, großenteils dem Walde zu. Wenn auch darin in gewissem Sinne ein wirtschafts-geographischer Gegensatz zum Ausdruck kommt, daß das ureigene Heim der vaterländischen Wälder — im Unterschiede zum Ackerbau — an den rauheren und weniger ergiebigen Berglandschaften unserer Heimat sich hinzieht, so findet doch auch innerhalb der Hügelländer und Ebenen ein buntes Ineinandergreifen von Wald, Wiese und Ackerfeld statt. Darum findet er sich allüberall zerstreut in den deutschen Landen, darum deckt er hauptsächlich die von der Natur nur stiefmütterlich ausgestatteten Gegenden, darum findet er sich so eng vergesellschaftet mit den Matten des Berglandes. Bekanntlich wird eine besonders ausgedehnte Forstkultur außer in den südlichen Strichen Oberdeutschlands vor allem längs der Bergwälle an der deutschen Ost- und Westgrenze, sowie im Gürtel der Mittelgebirge von der Eifel bis zum Frankenwald und Fichtelgebirge hin betrieben, sonach hauptsächlich in Bayern, Württemberg, Baden und in den Reichslanden, in Hessen-Nassau, Nordhessen, Thüringen, Sachsen und ferner in Westfalen, Hannover, in der Mark und in Schlesien.

Ähnlich wie die deutsche Landwirtschaft in der Gegenwart der Nährboden für eine Reihe bedeutsamer industrieller Unternehmungen geworden ist, so der deutsche Wald hauptsächlich für eine An-

Digitized by Google

zahl von Hausgewerben, die freilich oft genug bloß kärglichen Gewinn abwerfen, aber doch für weite Landschaften kaum zu entbehren sind, wenn anders ihre Bewohner nicht zur Auswanderung gezwungen werden sollen. Von den zahlreichen gewerblichen Betrieben, die in der Pflege der deutschen Waldbestände wurzeln, mögen hier nur die Holzuhrenfabrikation, die im Schwarzwaldgebiete eine so ausgedehnte Industrie schuf, die Korbwarenindustrie, die vielen Bezirken namentlich am Obermain eine wertvolle wirtschaftliche Stütze bietet, ferner die Herstellung von Zündhölzern, Holzpapier und Zelluloid Erwähnung finden. In anderem Zusammenhange wird bei Behandlung unserer deutschen Alpen der Holzschnitzerei und der Fertigung von Musikinstrumenten gedacht werden. Einen Ehrenplatz unter den Industriezweigen, die ihren Ursprung dem Walde verdanken, sicherte sich vor allem auch die Spielwarenindustrie.[1])

Schon im 13. Jahrhundert blühte in Nürnberg das Gewerk der Holzschnitzer und Docken-(Puppen)macher. Heute werden dort freilich statt der Spielwaren aus Holz meistens solche aus Blech und Blei, vornehmlich aber auch Modellspielwaren hergestellt, welche in dem lernbegierigen Knabengeiste Sinn und Verständnis für die wichtigeren Erfindungen der Neuzeit wecken sollen. Der Holzwarenindustrie dagegen haben sich vor allem das Meininger Oberland und das sächsische Erzgebirge bemächtigt. Im Sonneberger Bezirk beschäftigt man sich hauptsächlich mit der Herstellung von Puppen und Pelztieren. In einem einsamen Walddorfe treibt man dort außerdem noch die Schiffsbauindustrie im kleinen, die mit ihren dauerhaften, reich ausgestatteten Erzeugnissen in scharfen Wettbewerb zu den Nürnberger Blechfahrzeugen tritt. Einen harten Kampf ums Dasein führt das Völkchen der Holzspielwarenmacher im Erzgebirge. Eine für die unwirtliche Gegend viel zu

1) Die deutsche Spielwarenindustrie nimmt auf dem Weltmarkte einen hervorragenden Platz ein. Der Ausfuhrwert von Spielzeug aller Art aus Deutschland vermehrte sich von 1884 bis 1897 von 29,4 auf 40,3 Mill. Mk., betrug im Jahre 1900 53 Mill. Mk. und erreichte im Jahre 1913 die höchste Ziffer mit 103 1/8 Mill. Mk. Hauptabnehmer waren die Vereinigten Staaten von Nordamerika (32,5 Mill. Mk.), Großbritannien (25,7 Mill. Mk.), Frankreich (7 Mill. Mk.), Österreich-Ungarn (4,4 Mill. Mk.), Argentinien (3,1 Mill. Mk.), die Niederlande und Rußland (2,9 Mill. Mk.), Italien und Belgien (je 2,3 Mill. Mk.).

Digitized by Google

dichte Bevölkerung sah sich hier nach der Erschöpfung des Bergbaues, der sie einst auskömmlich genährt hatte, in ihrer Erwerbstätigkeit auf die Verwertung des Waldreichtums angewiesen. In weit verzweigter Arbeitsteilung werden die bunten Sächelchen erzeugt, die dann als Weihnachtsgaben für die Kleinen in alle Welt hinauswandern sollen; Tiere aller Art, Soldaten, Pappháuser, Baukasten, Dominospiele und einfache Musikspielzeuge werden hier in der Arbeitsgemeinschaft der einzelnen Familien hergestellt.

Die waldreichsten Gaue Deutschlands sind bekanntlich die bergigen Zonen des Südens und der Mitte, wo sich infolge der Boden- und Klimaverhältnisse die landwirtschaftliche Arbeit wenig lohnt. So sind im alpinen Gebiete 61, im herzynischen Waldgebirgsgebiete und im schlesisch-sächsischen Gebirgskreis 45, im mitteldeutschen Waldgebirgsgebiete rund 36% der Gesamtfläche mit Forsten bedeckt. Durch Waldarmut dagegen fallen hauptsächlich einige Landstriche des deutschen Nordens auf: der nördliche und südliche Küstenkreis des Nordseegebietes mit 5 und 8, der holsteinische Küstenkreis mit 9, der preußische Inland-Seenkreis mit 12, der preußische Küstenkreis mit 12,5, der Lüneburger Heidekreis mit 16% Forstland.

Ihres vergleichsweise geringen Renteerträgnisses und der langen Umtriebszeit wegen, die für die Waldbäume mehrere Jahrzehnte dauert, wird die Forstwirtschaft außer von den einzelnen Staaten und Gemeinden nur auf größeren Grundbesitzen betrieben. Ein volles Drittel des deutschen Waldes trifft auf Staats- und Kronforste (35%), und nahezu ein Sechstel (16%) gehört Gemeinden zu. Weiterhin aber ist kennzeichnend, daß fast ein Achtel der riesigen Waldgründe Preußens „fideikommissarisch gebunden" ist, und daß 1907 auf die forstwirtschaftlichen Betriebe mit weniger als 2 ha Fläche insgesamt im Reich nur 407000 ha trafen; dagegen 1351000 ha auf Betriebe mit 2 bis unter 10 ha Fläche, 1346000 ha auf Betriebe mit 20 bis unter 100 ha Ausdehnung, 789000 ha auf Betriebe mit 100 bis unter 200 ha Größe, 1447000 ha auf Betriebe mit 200 bis unter 500 ha Ausdehnung, endlich die gewaltige Summe von 8687000 ha auf Großbetriebe mit 500 und mehr ha Fläche.

Trotz seiner hervorragenden Waldfülle mußte indessen Deutsch-

Digitized by Google

land hauptsächlich infolge des Aufblühens seiner Industrie, der Verdichtung des Verkehrsnetzes zu Land und des unaufhaltsam emporwachsenden Schiffsbaues riesige Mengen von Holz und Holzwaren einführen. Die Gesamtsumme der Einfuhr an solchen betrug 1913 etwa 350 Mill. Mk., während die Ausfuhr kaum 23 Mill. Mk. ausmachte.

Im einzelnen verteilten sich diese Zahlen auf die wichtigsten Holzarten wie folgt:

Bezeichnung der Holzarten	Jahrgang 1912		Jahrgang 1913	
	Einfuhr in 1000 Mk.	Ausfuhr in 1000 Mk.	Einfuhr in 1000 Mk.	Ausfuhr in 1000 Mk.
Rohes Bau- und Nutzholz . .	131 176	7 075	130 184	8 084
Grubenholz, Telegraphenstangen, längs beschlagenes oder gesägtes Holz	206 530	10 668	184 253	13 343
Eisenbahnschwellen	8 568	3 777	10 609	6 168
Faßholz	6 851	591	8 325	461
Holz zu Holzmasse, Holzschliff, Zellstoff	32 268	1 056	39 831	1 606
Feinhölzer versch. Art	14 097	1 282	13 243	1 178
Gerbholz und Gerbrinden . . .	15 285	420	16 373	572

Außerdem ist die in beständiger Zunahme begriffene Papierbereitung aus Holz hervorzuheben. Von den rund 4000 Papierfabriken auf der Erde entfielen 1913 auf Deutschland vergleichsweise die meisten, nämlich über 700, während man in England bloß 660, in Frankreich 530, in Österreich-Ungarn und Italien je 100 zählte. Und von den Rohstoffen im Gewichte von beiläufig 70 Mill. dz, welche jene 4000 Fabriken jährlich benötigen, trafen nicht weniger als 50 Mill. dz auf Holz und Stroh. Die Produktion des Jahres 1910 verbrauchte rund $7^1/_2$ Millionen Bäume, namentlich Nadelholz, was die Zerstörung eines Waldes von 600 000 ha bedeutet.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Kapitalsummen, die für Holz und Holzwaren alljährlich ins Ausland strömen, durch Aufforstung der deutschen Ödländer beträchtlich vermindert werden könnten. Zur Zeit erzeugt Deutschland jährlich etwa 50 Mill. cbm Holz, darunter fast 40 Mill. cbm Derbholz. Wenn auch kaum zu erwarten ist, daß der stetig anwachsende Holzbedarf unseres Großgewerbes vollständig im Inlande gedeckt zu werden vermag, so dürf-

Digitized by Google

ten doch Abertausende von Kubikmetern Werk- und Brennholz alljährlich mehr gewonnen werden, falls man der Waldkultur auf vielen Moorwiesen, Hutungsplätzen und kahlen Höhenzügen die gleich sorgsame Pflege angedeihen ließe wie neuerdings auf einigen südbayrischen „Moosen" und auf der Lüneburger Heide, wo an Stelle des Torfsumpfes und melancholischer Sandstrecken stämmige Forstbestände getreten sind, die das stiefmütterlich arme Aussehen dieser Gegenden verhüllen und mildern und ihren Ertrag um ein Vielfaches steigern.

4. Alpenlandschaft und Alpenwirtschaft.

Niemals wurde die Welt der Alpen mit reinerem dichterischen Schwung, niemals wurde ihr Einfluß auf Art und Sitte des dort wohnenden Volkes mit tieferer Begeisterung gepriesen als von Albrecht von Haller. Schon vor mehr als anderthalbhundert Jahren sang dieser Sohn der Schweiz von der Berge wachsendem Eis, der Felsen glatten Gründen, des Waldstroms Schleierfall, der Täler Fruchtgefild, dem Freiheitsdrang des Volkes, von seiner Lust und Müh'.

Den jetzt Lebenden freilich mutet Hallers vielgerühmte Dichtung veraltet und seltsam an. Heute, wo wir unter dem Zeichen des Realismus stehen, wo jede stärkere Falte am Antlitz des Alpenkörpers erkannt ist, wollen wir weniger Phantasie und mehr Naturtreue, weniger Einzelheiten und mehr Gesamtbild, weniger Morallehren und mehr Wahrheit. Eins aber fordern wir vor allem von alpinen Schilderungen: wir möchten, daß sich in ihnen die wechselreiche Großartigkeit widerspiegelt, die jener Felsen- und Eiswelt eigen ist und mit der sie in unseren Sinnen haftet. Und eben diese Großartigkeit in Formen und Farben ist es auch, was die Alpen so unvergleichlich erhebt über alle heimischen Gebirge.

Massig starre Berggestalten, launisch zerschnittene Kämme, wirr durcheinandergeworfene Felstrümmer, träumerisch spiegelnde Seeaugen, leise wogende Wälder, sammetweiche Matten: wir finden sie auch im Fichtelgebirge und im Schwarzwald, im Harz und in der Rhön, in der Eifel und im Riesengebirge. Niemals aber weitet sich auf diesen Höhen so der Blick wie auf einem Gipfel unseres Hochgebirges. In geschlossenen ernsten Reihen stehen die Berg-

Digitized by Google

titanen trutzig zwischen Germaniens waldgeschmückten Gauen und dem Lande der Helle und Sonne: Italien. Ihr breiter Fuß ruht in hochragenden Forsten aus dunklem Tannengehölz, edlen Ahornen und Buchen, zwischen schimmernden Seeflächen und schäumenden Wildwassern, neben tiefeingefurchten Tälern voll bunter Abwechslung und sonntägigen Friedens. An ihren altersgrauen, nebelumflossenen Häuptern haftet der Staub glänzenden Neuschnees, birgt sich nie tauender Firn; von ihnen fließen lang, faltig und vielzerknittert die Bänder sich stets erneuernden Gletschereises. Um die Schultern dieser Felsriesen aber schlingt sich ein Mantel schwanken Legföhrengestrüppes und sattgrüner Wiesen, geschmückt mit dem Schmelz der farbenprächtigsten Blumen, der glühendsten Blüten, die uns allsommerlich hineinlocken in eine Bergwelt, über welcher der Zauber uralten Lebens und ewiger Jugend liegt. Neben der Erhabenheit ihrer Gesamtarchitektur ist es die auffallende Mannigfaltigkeit in der Einzelgliederung, die oft geradezu individuelle Ausgestaltung bald größerer, bald kleinerer Berggruppen, die die Alpen zu einem landschaftlich großartigen und vielseitigen Hochgebirge erheben.

Das Herz des schmalen Anteils, welchen Deutschland am mitteleuropäischen Hauptgebirge besitzt, faßt man seit alters und mit Recht als Bayrische Alpen zusammen. Durch die Talrinne des Lechs scheidet sie die geographische Tradition im Westen vom Hochland des Schwäbischen Allgäus, zu dem von ihnen aus die waldreichen, seengeschmückten und durch starke Senken kraftvoll modellierten Schwangauer Berge hinüberführen. Als Ostgrenze nimmt man gewöhnlich die breite Ader des Inns mit ihrer auenreichen Niederung an, obwohl sich der Gebirgscharakter nur wenig verändert auch jenseits des Flusses in den Chiemgauer Höhen noch fortsetzt, die sog. Berchtesgadener Alpen aber erst in der Umrahmung des Königsees die volle Eigenart ihrer breit ausgezogenen, plateauähnlichen Höhengruppen gewinnen. Die tiefeingerissene Talung der Isar, des Hauptflusses Altbayerns sowohl im geschichtlichen wie im geographischen Sinne, scheidet die Bergmauern zwischen Lech und Inn in zwei ungefähr gleichgroße Hälften. Beide Flügel erreichen ihre höchste Erhebung und ihre kühnsten Formen im Wetterstein und im Karwendel.

Digitized by Google

In ihren inneren Tälern und Hängen von menschlichen Niederlassungen fast gänzlich gemieden, weisen diese außer wenigen Jagdhäusern, Alm- und Unterkunftshütten des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins nur Spuren von Siedelungen auf, und man kann wohl quer durchs ganze Karwendel von Scharnitz an der jungen Isar das Hinterau- und Lafatschertal, sowie das schmal eingerissene Vomperloch entlang bis hinaus an den Inn wandern, ohne ein menschliches Angesicht zu sehen. Der Charakter dieser Alpenglieder als echte und rechte Fels- und Schuttlandschaften, die engen, vom groben Geröll der Bergwasser erfüllten Talsohlen, die Armut an umfassenderen Bergmatten und unwirtliche Klimaverhältnisse lassen größere und dauernde Niederlassungen nicht zu, machen Wetterstein und Karwendel zum Revier der Holzknechte, vereinzelter Sennen und vor allem auch der Jäger. Denn hier dehnen sich in und über den ruinenstillen Bergwaldstrichen ausgedehnte, ungemein gemsen- und hirschreiche Jagdgründe aus. Nur am Saume beider Gebirgslandschaften finden sich ansehnlichere Orte. Aber auch ihre Bewohner stehen mehr im Kampfe mit einer trotzigen Natur als irgend anderswo im Reich. Die Verhältnisse, unter denen fast alle zu arbeiten haben, sind ungleich härter als draußen im deutschen Mittelgebirge oder auf den fruchtschweren Talsohlen der Flüsse des Flachlandes.

Am Fuße von Wetterstein und Karwendel ist die Lebensführung der Leute neben dem mehr und mehr anwachsenden Fremdenverkehr ganz wesentlich vom Bergwald abhängig. Hier, wo Legföhre und Alpenrose bis 900 m herab- und die Wetterfichte bis 1800 m hinaufreicht, ist die Heimat einer Industrie von Saiteninstrumenten, welche Mittenwalds Namen bis über den Atlantischen Ozean getragen hat. Hier blüht in Garmisch und Partenkirchen die Schnitzerei der mannigfaltigsten Gegenstände, vom unscheinbar verzierten Federhalter an bis hinauf zum kunstvoll ausgeführten Altar und Kirchenportal. Und wenn im Winter Sturm und hüttentiefe Schneewehen in die niedrige Stube bannen, dann beschäftigen sich jene, welche das Schnitzmesser für gewöhnlich nicht führen, wenigstens mit dem Anfertigen von „Faßln" zur Verfrachtung von Gips und Zement. Hier ist das Heim des wettergefestigten altbayrischen Holzknechts mit dem stählernen Herzen und der eisernen Ge-

Digitized by Google

sundheit, von dessen gefahrvoller Arbeit Hunderte von „Marterln" erzählen. Von hier endlich stammen die Tausende von Flößen[1]), welche auf Isar und Loisach den Reichtum an Stamm- und Brennholz, Brettern, Latten und Holzkohlen nach München bringen und zur raschen baulichen Entwicklung dieser Stadt nicht wenig beitragen. Wie stark die Forstwirtschaft im Wetterstein und Karwendel überwiegt, mag die Tatsache erhärten, daß im Bezirksamte Garmisch von der nutzbaren Bodenfläche etwa 45 000 ha auf den Wald entfallen, während nur 10 000 ha den Wiesen, 7500 ha den Hutweiden und 1300 ha den Äckern und Gärten zukommen. Die dicht über die Matten hingestreuten „Heustadeln" weisen allerdings darauf hin, daß man hier auch der Viehzucht liebevolle Beachtung schenkt.

Anders als im Gebiete von Wetterstein und Karwendel ist es in den niedrigeren, milderen und mattenreicheren Landschaften der Bayrischen Alpen. Ein besonders bezeichnendes Beispiel ihrer Wirtschaftsverhältnisse bieten die Gegenden um Miesbach sowie das Gelände um Schlier- und Tegernsee, die ungefähr in der Mitte des altbayrischen Hochlandes liegen. Hier ist die Erwerbstätigkeit ungleich vielseitiger als im Quellgebiet von Isar und Loisach. Ebenbürtig neben der Waldwirtschaft stehen hier Viehzucht, Milchproduktion und industrielle Betätigung. Von den rund 80 000 ha nutzbarer Bodenfläche treffen zwar auch mehr als 44 000 ha auf Wald, und zwar vorwiegend auf Nadelgehölz, aber daneben 22 800 Hektar auf Wiesen und über 8000 ha auf Weiden. Man hält über 24 000 Rinder (darunter 16 000 Kühe) vom Schlage des sogenannten oberbayrischen Alpenfleckviehs, das sowohl hinsichtlich des Milchertrages als der Fleischgüte zu den besten Nutztieren Deutschlands gehört und eine umfassende Erzeugung von Butter und teilweise auch von Käse zuläßt.

Andererseits kommen gerade im Gebiete des Tegern- und Schliersees die natürlichen Wasserkräfte zu tüchtiger Ausbeute durch den Betrieb von Sägemühlen, Dampfsägen, Holzstoffabriken, Holzschleifereien und Lohmühlen.

Mit Bodenschätzen wurden die Bayrischen Alpen nur kärglich

1) Es kommen jährlich rund 5000 Flöße an der Münchener Lände an. Der Wert dieser Floßladungen beträgt gegen 3 Mill. Mk.

Digitized by Google

bedacht, und mancher ersäufte und verlassene Stollen bezeugt, wie wenig sich z. B. die Förderung von Zink-, Blei- und auch Silbererzen dort lohnte. Hingegen gibt der Reichtum an schönen Marmorarten hauptsächlich in der Umgegend von Tölz, Neubeuren am Inn und Tegernsee, an Wetzsteinen und Gips, Zement und Kreide Hunderten von Arbeitern ebenso lohnenden Verdienst als der Abbau von Braunkohlen, deren Gesamtförderung im Jahre 1910 rund 6 Millionen Doppelzentner betrug. Mögen diese Zahlen auch im Vergleich zum Kohlenabbau innerhalb des gesamten Deutschen Reiches unscheinbar anmuten: in die einfachen wirtschaftlichen Verhältnisse Altbayerns bringt die Braunkohlenförderung doch einen schätzenswerten Zug hinein.

Streng parallele Gliederung der Haupterhebungsmassen, einheitliche Grundzüge im geologischen Gesamtaufbau, durchgreifende Ähnlichkeiten im landschaftlichen Aussehen: das ist der Charakter der Bayrischen Alpen. Die im Westen von ihnen liegenden Allgäuer Berge tragen ein wesentlich anderes geographisches Gepräge. Der weniger regelmäßige Verlauf der Kämme und Seitenäste, die Mannigfaltigkeit der Einzelgruppen und Täler nach Form und Aussehen ist hier ebenso eine der wichtigsten Folgen des geologischen Aufbaues wie der gleichmäßige Zug der Ketten in den Bayrischen Alpen.

Wie die Allgäuer Berge an Mannigfaltigkeit des geologischen Materials Wetterstein und Karwendel übertreffen, so auch an reichem Wechsel der Einzelzüge in Form und Aufbau. Das strahlenförmige Auslaufen der Allgäuer Bergmauern von ihrem Hauptzuge bedingt eine ganz eigentümliche Anordnung der Täler und Bergbäche. Das System der Illerquellen muß den orographischen Aufbau strengstens nachahmen; es ist ebenfalls strahlenförmig angeordnet. Dieses Zusammenstreben der Tallinien begünstigt eine rasche Sammlung der Einzelgewässer und trägt zur Entstehung eines ansehnlichen, sehr bald floßbaren Alpenflusses wesentlich bei. Andererseits freilich wird die Wegbarkeit innerhalb des Gebirges durch diese Gruppierung der Täler nicht allzusehr erleichtert. In den Allgäuer Alpen fehlen derart durchziehende Verkehrslinien, wie sie das Karwendel etwa im Rißtal besitzt, gänzlich.

Auch der Mangel an eigentlichen Pässen mindert die Wegbarkeit empfindlich. Zwar finden sich Scharten im Hauptkamme namentlich

Digitized by Google

dort, wo die Nebentäler des Lechs und der Iller beginnen, allein keine steigt unter 1500 m Höhe herab. Deshalb bilden die einzelnen Täler auch in sich abgeschlossene Gebiete.

Was nun den landschaftlichen Charakter der Talungen anlangt, die durch Einzelgehöfte, Weiler und Dörfer um vieles reichlicher besiedelt sind als jene der Bayrischen Alpen, so weist er die größte Ähnlichkeit mit jenem der benachbarten Schweizer Täler auf.

Da fast die Hälfte der schwäbischen Kalkalpen Mattenland ist und die Bodenbenutzung nirgends in Südbayern eindringlicher betrieben wird als durch den erwerbs- und handelsfrohen, zugleich aber auch äußerst reinlichen Allgäuer, so ergibt sich hinsichtlich der wirtschaftlichen Verhältnisse ein deutlich hervortretender Gegensatz zum Gebiete des Wettersteins und Karwendels. Wie dort die Forstwirtschaft und Holzindustrie vorherrscht, so hier die Milchproduktion, für welche betriebsame Genossenschaften in echt kaufmännischem Sinne tätig sind. Das gesamte gebirgige und flachländische Allgäu zusammen erzeugt im Jahre etwa 3 Millionen Hektoliter Milch und gewinnt daraus 162 000 Zentner Schweizer- und Emmentaler Käse, der in aller Herren Länder versandt wird, 280 000 Zentner Limburger- und Romadurkäse, sowie 10 400 Zentner Butter im Gesamtwerte von 40 Mill. Mk. Wie der Rheinländer auf seine Wein-, so kann der Allgäuer auf seine Käsekellereien stolz sein.

Hinter Viehzucht und Milchproduktion tritt die Feldwirtschaft auch in den Bergen des Allgäus weit zurück. Dagegen betätigt sich der Gewerbefleiß des Schwaben auch innerhalb des Allgäuer Berglandes vornehmlich auf dem Felde der Spinnerei und Weberei. Man findet dort Bindfaden- und Seilerwarenfabriken, mechanische Baumwollspinnereien und Webereien. Dazu kommen Holzwollspinnereien, Holzstoffabriken, Rahmen- und Möbelfabriken, Gipsmühlen, Walkmühlen, Hammerwerke, Gießereien, Maschinenbauanstalten, daneben Strohhut- und Düngemittelfabriken. Man sieht: die Schwaben des Allgäus lassen sich sowohl in bezug auf Ausnützung der natürlichen Gegebenheiten als hinsichtlich des Kleingewerbes und der Industrie von keinem anderen deutschen Volksstamm übertreffen.

Fern im äußersten Südosten Bayerns und des Deutschen Reiches liegt eine Bergwelt, welche zwar an räumlicher Ausdehnung von derjenigen des Allgäu und von den Bayrischen Alpen weit über-

Digitized by Google

troffen wird, aber wegen ihrer scharfen Begrenzung, der Eigenart ihrer Landschaft und ihrer Geschichte getrost mit diesen wetteifern kann. Es ist das Berchtesgadener Land, in dem die wilde Großartigkeit der bayrischen Isaralpen mit den reizenden Formen der Innalpen zu einer Gebirgsszenerie verbunden ist, die in den gepriesensten Gauen der Schweiz wenige ihresgleichen findet.

Zwischen der Salach im Westen und der Salzach im Osten gelegen und gegen die Zentralalpen mit einer mehr als 1000 m hohen Wand abbrechend, ist dieses Gebiet hinsichtlich seiner Plastik durchaus unabhängig vom Aufbau der übrigen Glieder des deutschen Alpenanteils, dabei von durchaus anderer, selbständiger Formenbildung.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse im Berchtesgadener Lande zeigen sich jenen der Bayrischen Alpen nahe verwandt. Auch hier herrscht der Wald vor. Er nimmt rund $^3/_5$ des nutzbaren Bodens ein und bietet einen sorgsam gepflegten Reichtum an Edelwild und prächtige Sommerweiden für große Herden. Die klimatischen Verhältnisse halten im Berchtesgadener Gebiete ebenso wie im Bereiche der Bayrischen und Allgäuer Alpen vom Feldbau zurück. — Der Reichtum dieses Alpenstückes an schönen und haltbaren Holzarten wurde hier wie in Ammergau, Partenkirchen-Garmisch und Mittenwald Anlaß zur Entwicklung der Kunstschnitzerei (auch in Bein). Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich schon Ende des 15. Jahrhunderts Niederlagen von Berchtesgadener Schnitzereien in allen größeren benachbarten Handelsplätzen befanden. An ihnen bewährt der Altbayer heute noch sein hervorragendes Gestaltungsvermögen ebenso wie in seiner schlagenden Ausdrucksweise, seinen Trutzliedern und seiner malerischen Tracht.

Nicht minder bedeutend als Wald, Almmatte und Ackerland ist für das Berchtesgadener Becken sein Reichtum an Salz. Bereits in vorrömischer Zeit wurde im „Haselgebirge" (salzhaltiger Lehm der Werfener Schichten) nach dem unentbehrlichen Mineral gegraben, und immer noch nicht hat man das Liegende desselben erreicht. Im Jahre 1910 lieferte das Berchtesgadener Salzbergwerk 1192 t Steinsalz. Dazu kommen noch ergiebige Solquellen, die vielfach auch zu Bädern verwendet und in Berchtesgaden selbst nur teilweise versotten werden. Über 153 000 cbm Salzwasser fließen alljährlich durch die berühmte Solenleitung von Berchtesga-

Digitized by Google

den und Reichenhall, wo die Edel- und Karl Theodorquelle stündlich 60 hl Sole mit 23—24% Salzgehalt liefern, nach Traunstein und Rosenheim weiter. 1910 lieferten die vier altbayrischen Salinen eine Salzmenge von 44974 t im Werte von fast $3^1/_2$ Mill. Mk.

Auch die Industrie von Stein- und Tonwaren kommt in diesem Alpenteile zu ihrem Recht. Er liefert hübschen Marmor, Zement- und Gipsbrüche werden ausgebeutet, Kalksteingruben und Kalkbrennereien finden sich — wie auch in den Bayrischen Alpen — vielfach im Lande zerstreut.

Von einschneidendster wirtschaftlicher Bedeutung ist in den jüngsten Jahrzehnten die Fremdenindustrie für sämtliche Landschaften der Deutschen Alpen geworden. Ihrer können die Gebirgsgegenden Oberbayerns und Schwabens nunmehr fast ebensowenig entraten als die Schweiz und Tirol. Seitdem zahlreiche Schienenstränge bis an den Fuß der Alpen führen; seitdem der Alpenverein Weg und Steg in den Bergen bahnt, bewirtschaftete Unterkunftshütten baut und selbst auf des Reiches höchstem Gipfel eine wissenschaftlich und touristisch gleich bedeutsame, gastliche Hochwarte errichten ließ; seitdem man endlich den nicht hoch genug zu veranschlagenden gesundheitlichen Wert des Aufenthaltes im Hochgebirge für den mitten in der Unruhe und Hast des modernen Lebens mit seinem ungeheuren Kräfteverbrauch stehenden Städter voll erkannt hat: seitdem hat auch der Fremdenverkehr im Bayrischen Hochlande auf die Besserung der Lebensführung und die Hebung des Volkswohlstandes ganz beträchtlich eingewirkt. Unter seinem Einflusse haben sich die Bevölkerungsziffer und die Bedeutung jener alpinen Orte, die durch Lage und Umgebung besonders anziehend wirkten, innerhalb der letzten Jahrzehnte rasch und namhaft erhöht.

Deutlich fallen auch die Vorteile ins Auge, die der Fremdenverkehr den bäuerlichen Betrieben des Alpenlandes bringt. Nicht bloß die Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, sondern auch die Werte der Bodenflächen, die sich zur Ansiedlung eignen, weisen eine ständige Steigerung auf. Den Grundbesitzern dieses Gebietes, aber auch der übrigen Bevölkerung, soweit sie sich in den Dienst des Fremdenverkehrs und der Fremdenbeherbergung stellt, ist dieser verhältnismäßig junge Erwerbszweig zu einer reichlich fließenden Quelle sicheren Verdienstes, vielerorts sogar zur Grundlage eines gewissen Wohlstandes geworden.

Digitized by Google

So trägt der Sinn für die Schönheit der deutschen Landschaft, der in weiten Schichten des Volkes sichtlich wächst, mächtig dazu bei, den Reichtum, der sich in den Städten anhäuft, zu einem Teile auch in die stillen, für die Bodenkultur bloß stiefmütterlich ausgestatteten Gebirgsgegenden hinauszutragen und so an der Förderung des Nationalwohlstandes wirksam mitzuarbeiten.

5. Die Verbreitung der industriellen Tätigkeit im Reiche und die Bedeutung unserer Großgewerbe.

Die industrielle Tätigkeit ist zu anpassungsfähig, sie ruht auf einer zu breiten Grundlage und hat zu mannigfaltige Voraussetzungen, als daß sie nicht im ganzen Reiche verbreitet wäre. Wie der Ackerbau ist auch sie zu einem guten Teil an die Scholle gebunden, auf der sie ausgeübt wird. Bodenerzeugnisse und Bodenschätze, die Triebkraft der Gebirgsbäche und die Verkehrsadern der Ströme stehen in ihrem Dienste. Nicht selten hat sie sich aber auch gerade dort niedergelassen und als Haus- oder Großgewerbe segenbringend entfaltet, wo die Natur mit ihren Geschenken kargte. Die Spitzenklöppelei des Erzgebirges und die Baumwollweberei im Elsaß, die Schwarzwälder Flechterei und Musikinstrumentenfabrikation sowie die Christbaumschmuckindustrie Thüringens sind hierfür ebenso laut sprechende Zeugen wie etwa die Lage der Fabrik- und Handelsorte Nürnberg, Fürth und Schwabach in der wenig ertragfähigen Keuperebene Frankens. Wie unentbehrlich die Industrie dagegen andererseits gerade für die Verwertung der massenhaften Bodenerzeugnisse im Betrieb der Großgüter ist, das beweisen am anschaulichsten die zahlreichen Fabrikanlagen für Spiritus-, Branntwein- und Rübenzuckergewinnung im Osten des Reiches. Sie sind gleichermaßen an die Gegenden gebunden, wo man die von ihnen verarbeiteten Rohstoffe gewinnt, wie die Herstellung von Eisen- und Stahl-, Töpfer-, Ziegel- und Glaswaren, von Paraffin und Kunstdünger (aus Abraumsalzen), von Leinwand und Leder, Holz- und Steinwaren. Allerdings haben sich auch zahlreiche Industrien unabhängig von der Gunst oder Ungunst der Naturverhältnisse durch den Weitblick und die Tatkraft einzelner, von Glücksfällen begünstigter Männer entwickelt; so — um aus Hunderten von Beispielen nur eines herauszugreifen — u. a. die welt-

Digitized by Google

berühmte Bleistiftfabrikation in Nürnberg-Stein durch die Familien Faber.

Kein anderer deutscher Landstrich zeigt einerseits die Abhängigkeit, anderseits die Unabhängigkeit der industriellen Betätigung von den geographischen Gegebenheiten auffälliger als die mittleren und unteren Rheingebiete. Auf eine durchaus rationell betriebene Landwirtschaft stützen sich dort — nach der prächtigen vaterländischen Handels- und Verkehrsgeographie Grundscheids — nicht bloß zahlreiche Öl- und Mahlmühlen, Bierbrauereien (Dortmund), Branntweinbrennereien und eine weitbekannte Obst- und Schaumweinfabrikation, sondern auch die Zuckerfabriken in der Tiefebene, denen die ausgedehnte Schokoladefabrik von Stollwerk zuzuzählen ist, die Tabakfabriken in Köln, Duisburg und vielen Orten an der holländischen Grenze, die Papierfabriken von Düren und Bergisch-Gladbach, die Lederbereitung und Leimsiederei im Siegerland, in Mülheim a. d. Ruhr und in Malmedy. — Der gewaltige Reichtum des Bodens an Eisenerzen und Steinkohlen und namentlich der glückliche Umstand, daß diese beiden Rohprodukte oft in gewaltigen Mengen in unmittelbar benachbarten Betrieben gewonnen werden, gab Anlaß zu einer Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie, wie sie uns zum zweitenmal auf dem europäischen Festlande nicht wieder entgegentritt. Duisburg, Ruhrort, Oberhausen, Essen, Steele, Bochum, Dortmund, Eschweiler, Trier und Dillingen a. d. Saar sind Hauptplätze für Eisenverhüttung, Eisengießereien, Eisen-, Frisch- und Streckwerke, Rohstahl-, Gußstahlfabriken und Maschinenbauanstalten. Dazu ist die Herstellung von Kleinmetallwaren hier in stetigem Aufschwung. Massenhaft ausgeführt werden die Schneidewaren Solingens, die Sägen, Feilen und Schlittschuhe Remscheids, die Schlösser, Schlüssel und Kleineisenwaren Velberts, die mancherlei Erzeugnisse von Iserlohn, Lüdenscheid, Altena und dem Gebiete der Enneper Straße. — Zur Metallindustrie der Rheinlande gesellen sich außerdem die Achatschleifereien an der Nahe, die Herstellung von allerlei Tonwaren (Mineralwasserkrügen usw.) im Kannebäckerländchen, die Tuffstein-, Mörtel- und Mühlsteinfabrikate sowie die Bimssteinziegeleien in den altvulkanischen Gegenden der Eifel und des Siebengebirges, die Glasfabrikate in Aachen (Spiegel) und im Saartale (Flaschen), sowie endlich die berühmten Mosaik- und Steingutwaren von Mettlach.

Digitized by Google

Unabhängig von lokalen Bodenschätzen haben sich dagegen entwickelt: die hervorragende Tuchfabrikation im Aachener Bezirk, um Lennep und an der Ruhr; die Baumwollspinnerei und -weberei in den Bezirken von Düsseldorf und Köln, namentlich im Wuppertale, wo sich auch bedeutende Färbereien befinden; die Leinwandweberei von München-Gladbach und Viersen; die Knopffabrikation in Barmen; die Jutespinnerei in Bonn; die chemische Industrie in Duisburg und Düsseldorf (Ultramarin und Säuren), Elberfeld, Barmen und Krefeld (Anilin), Köln (Barytweiß) und Aachen (Chromgrün); endlich die Herstellung von Sammetwaren, seidenen und halbseidenen Stoffen in den Bezirken Köln und Düsseldorf, deren großartigen Mittelpunkt Krefeld bildet. Die gesamte Umgebung dieser Stadt bildet bekanntlich einen einzigen Weberdistrikt mit etwa 125 Fabriken und mehr als 40000 Webstühlen. Von Krefeld aus, wo dieser Industriezweig schon seit über 200 Jahren eingebürgert ist, verpflanzte er sich weiter nach Viersen, Gladbach, Rheydt, Köln, Hilden, Haan, Elberfeld, Barmen, Langenberg und Neviges. Dort hängt von der Herstellung und dem Absatz seidener und halbseidener Stoffe und Bänder, des Sammets und der Sammetbänder, bedruckter Seidenstoffe, der Paramente (Altarschmuck und Kirchenfahnen) sowie mannigfaltig ornamentierter Möbelstoffe das Wohl und Wehe zahlreicher Menschen ab.

Nun zählt allerdings das Rheinland gemeinsam mit dem Königreich Sachsen, der Reichshauptstadt, Westfalen, Sachsen-Altenburg, dem Umkreis von Nürnberg und den beiden Reuß zu den industriellsten Teilen Deutschlands. Wie in Posen 60% der Bevölkerung landwirtschaftlich tätig sind, so z. B. im Königreich Sachsen 58% großgewerblich. Aber auch in der Provinz Sachsen, in den mitteldeutschen Kleinstaaten, in Schlesien und vielen Großstädten ernähren sich mehr als 40% der Einwohner von industrieller Betätigung. Und wie der Großgrundbesitz eine auffallende Anzahl unselbständiger und abhängiger Arbeiter erfordert, so nicht minder die Industrie. In Westfalen mit seinem ausgedehnten Großgewerbe sind mehr als vier Fünftel der Bewohner Unselbständige. Wo indessen die industrielle Betätigung weniger ins Große geht, finden sich unter den Erwerbenden auch mehr Selbständige, so z. B. in Ostpreußen volle 36%.

Nichts zeigt übrigens den wirtschaftlichen Unterschied zwischen

Digitized by Google

dem nordöstlichen, dem mittleren und westlichen Deutschland eindringlicher als die Einzelverteilung der gewerbtätigen Bevölkerung sowie der Großbetriebe bei Industrie und Handel im Reich. So treffen in Mecklenburg, Pommern, Posen, West- und Ostpreußen auf 1 qkm bloß 4—9, auf 1000 Einwohner nur 90—150 Gewerbtätige; in ganz Westdeutschland mit Ausnahme von Oldenburg und Hannover dagegen 20—50, bzw. 190—250; im Königreich Sachsen sowie in den deutschen Groß- und Fabrikstädten gar 80 bzw. 295 bis 370 industriell Beschäftigte.

In entsprechender Weise finden sich auch die Großbetriebe bei Industrie und Handel (mit mehr als 50 Personen) dicht gehäuft in den westlichen Strichen des Vaterlandes von der Südgrenze der Reichslande bis an die Nordgrenze von Rheinland und Westfalen sowie im Anhaltischen, in Schlesien und den Großstädten. Dort sind von 100 bei Industrie und Handel gewerbstätigen Personen durchschnittlich 36—48 in Großbetrieben beschäftigt; in den Provinzen Hannover, Brandenburg, Sachsen, im Königreich Sachsen, den Thüringisch-sächsischen Staaten, in Baden und der Rheinpfalz 28—35, in Bayern, Württemberg, Hessen, Hessen-Nassau und Westpreußen noch 22—30, in Oldenburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg, Pommern, Ostpreußen und Posen indes nur 15—20 Leute.

Weiterhin haben die letzten Gewerbezählungen ergeben, daß die örtliche Zusammendrängung der Großindustrien sich in starker Fortentwicklung befindet. Es ist dies eine Tatsache, die das Weiterschreiten der Großindustrie zwar fördert, aber vom allgemein bevölkerungspolitischen Standpunkte aus zu gewissen Bedenken Anlaß gibt. Bestrebungen, welche eine Industrialisierung des Ostens herbeiführen, und — wenn von Erfolg gekrönt — auch eine bessere Verteilung der Bevölkerung zur Folge haben könnten, würden deshalb jede Förderung verdienen. Heute ruht in der Großindustrie der deutschen Städte und der um sie gelagerten Landstriche sowohl wegen der Massenhaftigkeit und des Wertes der Erzeugnisse wie wegen der Menge der Arbeiter und der Größe des angelegten Kapitals der Schwerpunkt der gesamten gewerblichen Tätigkeit. Als bemerkenswerte, damit zusammenhängende Wirkungen treten die Arbeitsteilung und das Streben nach Ausgleichung der Arbeitslöhne hervor, sowohl zwischen verschiedenen Orten als gegenüber dem Steigen und Fallen der Warenpreise.

Digitized by Google

6. Handel und Verkehr in ihrer Verteilung über Deutschland.

Was endlich noch Handel und Verkehr anlangt, so blühen diese bekanntlich am auffallendsten in den Orten nahe am Meere und innerhalb der industriellen Landschaften, sonach in den Hansastädten und weiterhin besonders in Berlin, wo auf sie 25—40% der Einwohner treffen. Dann folgen Schleswig-Holstein und das Königreich Sachsen mit rund 15%. Am geringsten sind dieselben in Württemberg und dem Groß-Landwirtschaft treibenden Nordosten des Reiches vertreten (unter 8%). Im Süden Deutschlands überhaupt sowie in Oldenburg und Hannover sind die Landwirtschaft einerseits, Industrie, Handel und Verkehr andererseits ungefähr gleich stark entwickelt.

Wie im Bereich des Großbetriebes der Landwirtschaft und Industrie so findet sich auch in jenem des Großhandels eine hohe Ziffer Unselbständiger. Sie beträgt in den Hansastädten nicht weniger als 70—85% aller auf diesem Arbeitsfelde Tätigen.

Im großen und ganzen gehören von der erwerbsbeflissenen Bevölkerung der deutschen Großstädte fast ein Drittel dem Handel, aber zwei Drittel der Industrie und dem Gewerbe an. Dieses Verhältnis ist sich zwischen 1882 und 1907 annähernd gleich geblieben, während in den Städten mittlerer Größe der Handel im allgemeinen stieg, Urproduktion und Industrie sanken, in den kleineren Orten indessen Gewerbe und Handel gemeinsam auf Kosten der Landwirtschaft fortschritten.

Die Teilnahme des deutschen Volkes an der Industrie wie auch am Handelsverkehr ist seit den letzten Jahrzehnten in deutlichem Anwachsen begriffen. Im Jahre 1907 wurden bei einer Gesamtbevölkerung von 62 Millionen Seelen 26 827 362 Berufstätige ermittelt, von denen 9 883 257 in der Land- und Forstwirtschaft, 11 256 254 in Industrie und Bergbau, 3 477 626 im Handel und Verkehr tätig waren. Und während 1882 rund 43% der Deutschen in der Urproduktion, 34% in der Industrie und 8% im Handel und Verkehr mittelbar oder unmittelbar ihre Nahrungsquelle fanden, trafen 1907 nur noch 35,2% auf die Urproduktion, jedoch 40% auf Industrie und 12,4% auf Handel und Verkehr. Diese starke Vermehrung der im Handel und in der Industrie Beschäf-

Digitized by Google

tigten ist seit der letzten Berufszählung eine dauernde Erscheinung geblieben, wie dies aus den Ergebnissen der Volkszählung von 1910 deutlich hervorgeht. Es zeigte sich, daß die Zahl der Gemeinden mit mehr als 10000 Einwohnern, unter denen sich alle hervorragenden Industrie- und Handelszentren befinden, auf 576 emporgeschnellt war, und daß die 3600 städtischen Gemeinden überhaupt gegen 37 Millionen Einwohner umschlossen, während in etwa 75000 ländlichen Gemeinden nur 28 Millionen Menschen wohnten. Daß Industrie und Handel in raschem Fortschreiten begriffen sind und den Ertrag der deutschen Landwirtschaft schon längst weit überflügelt haben, das beweist neben den Ein- und Ausfuhrziffern, die wir im ersten Teile dieser Ausführungen der Betrachtung unterzogen, vor allem auch der Anteil der Städte an dem Gesamtsteuersoll der einzelnen deutschen Staaten. München beispielsweise leistet, obwohl seine Einwohnerschaft von der Bevölkerung Bayerns nur wenig mehr als ein Zwölftel beträgt, ein volles Fünftel aller Staatseinnahmen, und es ist nicht zuviel behauptet, wenn die Hälfte der gesamten Staatseinkünfte Bayerns als Ergebnis der städtischen Steuer- und Abgabenleistungen bezeichnet wird. Es ist klar, daß so die Blüte der Städte auch in dieser Hinsicht befruchtend und fördernd auf die Berufsstände des ganzen Landes weiterwirkt und daß es im wohlverstandenen Interesse des Staates liegt, den Aufschwung der städtischen Gemeinden mit allen Mitteln zu begünstigen.

Ein Mittel, das diesem Zwecke in hervorragendem Maße dient, ist die Erleichterung und Verbilligung des öffentlichen Verkehrs und der Ausbau der staatlichen Verkehrswege aller Art. Es ist nicht zu verkennen, daß nach dieser Richtung gerade in den letzten Jahrzehnten ganz Erhebliches geleistet wurde.

Von der Ausdehnung der deutschen Wasserwege im Binnenlande geschah schon an anderer Stelle Erwähnung, als von Deutschlands Wegbarkeit und ihren wirtschaftlichen Folgen die Rede war (vgl. S. 43 ff.). Es erübrigt noch, dem Stande und der Verteilung der Binnenschiffahrt innerhalb des Deutschen Reiches eine kurze Betrachtung zu widmen. Ihr standen im Jahre 1913 etwa 30000 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von rund $7^1/_2$ Mill. t zur Verfügung. Davon trafen auf das Stromgebiet

Digitized by Google

der Weichsel u. der östlicheren Flußläufe	1908	Schiffe mit	311900 t	Tragkraft,
„ Oder u. d. klein. westlicheren „	5458	„ „	1256000 t	„
„ Elbe	14442	„ „	2953000 t	„
„ Weser und Ems	1768	„ „	880000 t	„
des Rheins	4389	„ „	2326000 t	„
der Donau	150	„ „	80000 t	„
des Bodensees u. der oberbayer. Seen	60	„ „	6000 t	„

Auf Preußen allein kamen von diesem Bestande 17054 Schiffe mit 4824000 t, auf Hamburg 7947 Schiffe mit 1045000 t Tragkraft. Im übrigen waren die an der Rhein- und Elbschiffahrt beteiligten Staaten zugleich auch die mit dem höchsten Schiffsbestande.

An wichtigen Gütern wurden im Binnenschiffahrtsverkehr namentlich Steinkohlen (25 Mill. t), Getreide (über 6 Mill. t), Holz (6 Mill. t) und Steine (über 7 Mill. t) verfrachtet. Der Gesamtverkehr belief sich auf $93^1/_2$ Mill. t, von denen $53^1/_2$ Mill. auf den Inlandsverkehr kamen, $22^1/_2$ Mill. vom Auslande nach Deutschland herein- und $17^1/_2$ Mill. ins Ausland hinausgingen.

Von der gewaltigsten Bedeutung für den Verkehr des Deutschen Reiches ist in seiner überraschenden Entwicklung das Eisenbahnwesen geworden, das alle Verhältnisse innerhalb des großen Gebietes des In- und Auslandsverkehrs überragt und geradezu beherrschend beeinflußt. Während die Länge der Ende 1890 im Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien 42869 km betrug, war ihre Länge Ende 1913 auf 63730 km angewachsen. Mit dieser Ziffer übertrifft das Deutsche Reich alle europäischen Staaten und steht unter den Staaten der Erde überhaupt nur hinter den Vereinigten Staaten von Nordamerika zurück, die allerdings über 410918 km Eisenbahnen verfügen. Allein die Maschen dieses ungeheuren Eisenbahnnetzes sind trotzdem viel lockerer als im Deutschen Reiche, wo auf 100 qkm 11,8 km Eisenbahnen treffen, während sich in den Vereinigten Staaten nur 4,4 km auf je 100 qkm berechnen. Mit seinen 238000 km Telegraphen- und 130000 km Fernsprechlinien, 41500 Postanstalten, 7025 Millionen Brief-, 295 Millionen Paketsendungen und 360 Millionen beförderten Postanweisungen stand Deutschland im Jahre 1913, aus dem die letzte amtliche Zusammenstellung stammt, weitaus an der Spitze aller europäischen Staaten.

Digitized by Google

III. Unser Recht auf das Meer.

1. Das Meer als Wirtschaftsfaktor.

Alfred Kirchhoff, einer der stimmberechtigtesten unter unseren zeitgenössischen Geographen, hat im Hinblick auf die Vorherrschaft des Wassers an unserer Planetenrinde und seine geradezu schöpferische Bedeutung für die Entstehung, Erhaltung und Fortentwicklung der gesamten organischen Welt den geistvollen Ausspruch getan: „Die einzige absolute Großmacht auf Erden ist das Meer." Und doch hat sich der Mensch gerade den Ozean seit alters in ungebrochen steigendem Maße untertan gemacht. In unserer Zeit, wo Tausende von Schiffskielen alltäglich seine Salzflut pflügen, wo der elektrische Strom mit der Hast des Blitzes Nachrichten tief am Seegrunde von Erdteil zu Erdteil dahinträgt und in freiem Schwunge fernen Zonen zustrebende Schiffe in steter Verbindung unter sich und mit dem Mutterlande hält, steht er der Gewalt des Meeres bei weitem nicht mit jener willenlosen Ohnmacht und sklavischen Abhängigkeit gegenüber wie einer Reihe anderer Naturgewalten.

Das Meer hat nicht bloß von jeher zum unentbehrlichen Besitzbereiche hervorragender Völker gehört. Es hat vielmehr die meisten von ihnen erst zu dem gemacht, was sie in der Staaten- und Wirtschaftsgeschichte geworden sind: von den Phöniziern, Griechen, Karthagern und Römern an über die italienischen Handelsrepubliken des Mittelalters hinweg bis herab zu den Holländern, Engländern, Russen und Nordamerikanern. Mit wohlbegründetem Rechte hat daher Friedrich Ratzel geschrieben: „Aus dem endlosen Horizont des Ozeans wächst ein großer Zug von Kühnheit, Ausdauer und Fernblick in den Geist und Charakter der Seevölker hinein. Seevölker haben am wesentlichsten mit beigetragen zur Vergrößerung der politischen Maßstäbe. Die enge territoriale Politik ist ihrem Wesen nach kurzsichtig; das weite Meer erweitert den Blick nicht bloß des Kaufmanns, sondern auch des Staatsmanns. Nur das Meer kann wahre Weltmächte erziehen, nur aus dem Meere kann der Schatz der Herrschaft über die Erde gehoben werden."

Wenn im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts der Länderbesitz Großbritanniens von 12,6 auf 27,8 Mill. qkm und in den zehn ersten Jahren des neuen Säkulums wiederum um fast 3 Mill. qkm

Digitized by Google

gewachsen ist; wenn sich Frankreich in dem gleichen Zeitraum ein ansehnliches Kolonialreich in Nordafrika schuf, beträchtliche Stücke von Hinterindien, sowie die Insel Madagaskar an sich riß, die für sich allein schon Deutschland an Flächeninhalt übertrifft und in Zukunft für koloniale Unternehmungen von allergrößter Bedeutung werden kann; wenn endlich die Union Nordamerikas zwischen 1800 und 1900 über 7 Mill. qkm an Gebiet gewann: so verdanken jene Staaten ihre Ausdehnung zu tatsächlichen Weltreichen zum nicht geringen Teil ihrer (allerdings mit einem ungewöhnlichen Ausmaß von Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Staaten und Völkern gepaarten) Seetüchtigkeit und Seegeltung. Diese allein machen ein Land in großem Sinne erweiterungsfähig. Sie sind das unentbehrliche Rückgrat im Organismus vor allem solcher Reiche, die aus dem Schoße eines kleinen Mutterlandes gleichsam herausgeboren wurden, wie das europäische Holland und auch Großbritannien es sind.

Das wirtschaftliche Leben eines reinen Binnenvolkes dagegen ist stets abhängig vom guten Willen seiner Nachbarn, eingezäunt von deren Zollpolitik und durch dieselbe leicht zu boykottieren. Auch von feindlichen Kriegsunternehmungen drohen ihm stets die schwersten Störungen und Gefahren. Es mangelt ihm der breite, sichere Ausgang nach der Ferne, der ungehemmt einströmende Hauch einer weiten, freien Welt, der ihm seine natürliche Spannkraft und Frische bewahrt. Nicht umsonst meinen die Geschichtschreiber, es sei ein Nagel zum Sarge Polens gewesen, daß ihm der Küstensaum fehlte, und von welch unabsehbarem Vorteil wäre es für den Handel Österreichs und Ungarns, wenn sie einen Hafenplatz längs der Küste des Mündungsbeckens dieses zweitgrößten europäischen Stromes hätten oder wenn das adriatische Gestade Österreichs weniger eingeengt wäre und ein günstiger gelegenes Hinterland besäße! Alle Nachteile der reinen Binnenlage eines Landes aber machen sich im Wirtschaftsleben der Schweiz fühlbar. Und zwar zunächst durch die Erschwerung der Einfuhr. Wie die Kohlen so erhält die Schweiz auch das Getreide und weitaus die meisten fremden Lebensmittel und Rohstoffe zu wesentlich ungünstigeren Bedingungen als Küstenländer mit eigenen Seehäfen und eigener Reederei, deren Großgewerbe durch die Bahnfracht wenig, vielleicht auch gar nicht belastet sind. Diese Frachtverteuerung

Digitized by Google

beeinflußt nun weiterhin die Auswahl der Hauptindustrien in der Schweiz, indem sie dieselbe ganz wesentlich einschränkt. Man ist gezwungen, vorwiegend überseeische Rohstoffe zu verarbeiten (Baumwolle, Wolle, Seide usw.), für deren Bezug man der langen Seefracht wegen auf annähernd gleichen Preisbedingungen wie die angrenzenden Länder steht. Dabei werden gerade die kostbarsten Rohstoffe, nämlich Seide, Gold und Silber bevorzugt, für deren Preisbildung die Frachtverteuerung in Bezug und Absatz überhaupt nur wenig ausschlaggebend ist. Endlich liefern die in der Schweiz vorzugsweise betriebene Stickerei, Spitzenweberei und Feinmechanik bei den kleinsten Raumausmaßen die feinste und kostbarste Arbeit, bei welcher der Stoff überhaupt nur wenige Prozente des Wertes ausmacht und die Frachtkosten daher gleichfalls weniger ins Gewicht fallen. — Wo diese Bedingungen nicht zutreffen, leidet die Schweizer Industrie, mit Ausnahme der Maschinenfabrikation, auffällig unter den Schutzzöllen der benachbarten Mächte. Sie wird dadurch gezwungen, einerseits entlegenere Absatzgebiete aufzusuchen, nach denen sie hinsichtlich Fracht und Spesen zu annähernd gleichen Bedingungen arbeiten kann wie ihre Konkurrenten. Andererseits bleibt ihr oft genug keine weitere Wahl als die Verlegung der Betriebe ins Ausland und die Gründung von Zweiggeschäften in benachbarten Ländern, vor allem in Baden, im Elsaß und in Österreich. Daß außerdem die Schweiz infolge ihrer Binnenlage und des Mangels einer Flotte auf Kolonien verzichten muß, bedarf kaum der Erwähnung.

In unseren Tagen, wo die Entwicklung der Schiffstechnik und Seefahrt gemeinsam mit jener des Eisenbahnwesens eine außerordentliche Zeitersparnis bei Überwindung aller Entfernungen auf dem Erdball zuläßt; wo sich der Weltverkehr nicht mehr auf einen oder zwei Ozeane wie etwa den Atlantischen und Indischen beschränkt, sondern in der Tat ein weltumspannender geworden ist; wo England, Frankreich, Rußland und Nordamerika mit einer durch schrankenlosen Eigennutz gestählten Tatkraft bemüht sind, in ihren Weltreichen auch hinsichtlich des Handels möglichst „Herr im eigenen Hause" zu sein, sie zu abgeschlossenen riesigen Wirtschaftsgebieten umzugestalten: in dieser Zeit muß jedes der übrigen Völker, dem an eigener Kraft und Ansehen, Selbstachtung und wirtschaftlichem Aufschwung liegt, sich seines Rechtes auf das Meer

Digitized by Google

voll bewußt sein, es mit dem gründlichsten Nachdrucke wahren, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln ausnützen. Noch immer ist die Welt weder völlig noch endgültig aufgeteilt. Gerade die Geschichte des Tages lehrt, daß sich politische Verwicklungen und Schwächezustände mit der unheimlichen Raschheit eines in den Bergen sich sammelnden Hochgewitters ergeben können. Sie vermögen die Weltmächte leichthin herauszufordern, da und dort eine neue Verteilung des Landbesitzes vorzunehmen. Und dann braucht die zur See starke Nation sich nicht mit einem kärglichen Reste zu bescheiden; denn bei jener Verteilung sind die Gesetze der Macht zu Wasser und Land entscheidend. — Solange aber ein einzelnes Volk über eine Flotte verfügt, die alle maritimen Bemühungen der übrigen Nationen in den Schatten stellt; solange ein einzelnes Volk die wichtigsten Straßen des Weltverkehrs mit eiserner Faust beherrscht und für sich allein die ungehemmte Benutzung der großen Weltwasserwege als „natürliches Recht" in Anspruch nimmt: so lange wird die Freiheit der Meere, wenn auch durch die heiligsten Verträge verbürgt, tatsächlich unerreichbar bleiben.

Wenn künftighin die reale Macht, die sich mit gleichem Anspruch und mit unantastbarer Kraft neben den Konkurrenten stellt, nicht mehr in Anwendung kommen soll; wenn der Widerstreit der Interessen, der im Nebeneinander der großen Nationen eine fortlaufende Kette von Unstimmigkeiten und Reibungen erzeugt, nicht mehr durch die Machtmittel des Krieges, sondern ausschließlich durch die Urteile eines Schiedsgerichtes ausgeglichen werden sollen: welchen Zwecken kann es dann dienen, wenn **eine** Nation mit der kriegerischen Rüstung einer ungeheuren Flotte prunkt? — Deutschland hat seine Rüstung hingegeben. Im Namen des Rechts, im Namen der wirtschaftlichen und kommerziellen Ansprüche des deutschen Volkes müssen wir verlangen, daß alle übrigen Mächte der Erde diesem Beispiel folgen, wenn die Welt ihren Willen, im Rahmen eines großen Völkerbundes dem Frieden und der Kultur zu dienen, wirklich ernst nehmen soll.

2. Geographische Gründe für unser Recht auf das Meer.

Deutschland hat seinen Platz am Meere. Und zwar nicht minder durch seinen unmittelbaren Anteil an demselben als durch den natürlichen Zug zur See hin, der durch seinen orographischen Ge-

Digitized by Google

samtaufbau, durch die großen Grundlinien seiner ganzen Bodengestaltung bedingt wird. Er verleiht den deutschen Küsten erst ihren vollen nationalökonomischen Wert. Wer den Anteil der Deutschen am Meere nur nach der Ausdehnung der Seegrenze ihres Landes bemessen wollte, würde ungerecht und naturwidrig vorgehen. Das mähliche, wenn auch keineswegs schematisch-stufenförmige Hinabsinken Deutschlands von den Kammauern der Alpenwälle zur breiten Zone der Mittelgebirge und dann zu weitausgespannten Tieflandflächen weist unmittelbar zum Ozeane hin. Nach ihm geht die große Hauptabdachung des Landes; nach Norden zum Deutschen und Baltischen Meere hin strömt im wesentlichen das Hauptaderwerk der Gewässer.

Dieser leicht erkennbare natürliche Zug zum Meere hin, der in so strenger Gesetzmäßigkeit nur noch in dem nordasiatischen Flachlande sich findet, macht Deutschland schon rein äußerlich zu einem geographisch einheitlichen Gebiete. Man rühmt die Mannigfaltigkeit seiner Bodenformen, die Fülle seiner Landschaftsbilder, die Vielseitigkeit der volkstümlichen und gewerblichen Verhältnisse als einen besonders hervortretenden Charakterzug unseres Vaterlandes. Aber der gleiche Zug ist auch anderen Ländern in ähnlichem Maße eigen; man denke nur an Österreich-Ungarn und Frankreich. Ungleich kennzeichnender als er ist dagegen das gemeinsame Hinstreben aller deutschen Ströme — den Anteil des Reiches am europäischen Flußsystem der Donau ausgenommen — nach der Nord- und Ostsee hin. Diese Tatsache ist gleichzeitig auch von einschneidender volkswirtschaftlicher Bedeutung. Denn der deutsche Seehandel ruht, es sei dies wiederholt, schon allein dadurch auf einer unverrückbar festen Grundlage, weil er durch die großen vaterländischen Ströme mit einem Hinterlande in Verbindung steht, das an Ausdehnung und wirtschaftlicher Erzeugungskraft von keinem anderen Staatenanteile Westeuropas übertroffen wird. (Vgl. S. 43 ff.)

Nordwestdeutschland ist durch Rhein, Ems, Weser und Elbe, durch ein allerdings noch unvollkommenes Kanalnetz und durch die tief eingreifenden Buchten des Dollart und der Jade dem Meere auf so günstige Art nahegerückt, daß ohne Zaudern behauptet werden kann, der Deutsche habe allein schon durch die geographische Gesamtanlage und die Eigenart, die sich in der Bewässerung des westelbischen Tieflandes kundgibt, ein unanstreitbares Recht auf

Digitized by Google

die Nordsee. Nicht ohne natürlichen Grund kamen daher auch gerade in die Mündungsgebiete jener Ströme die hervortretendsten Mittelpunkte für Handel, binnenländischen und Seeverkehr in Deutschland zu liegen. Und nicht minder kommt uns aus ähnlichen Gründen ein solches Recht auf die Ostsee zu (vgl. S. 46 f.).

Die einheitliche Richtung der deutschen Stromadern nach Nord- und Ostsee hin, ihre und ihrer Kanäle Bedeutung als billige Frachtstraßen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der von ihnen durchzogenen Ländergebiete machen die Mängel zum Teil weniger beengend, die unseren Küsten anhaften.

Hinsichtlich der letzteren steht Deutschland in einem deutlich ausgesprochenen Gegensatze zu Frankreich. Dieses kehrt dem Meere drei seiner Seiten zu, beherrscht Küstenstrecken von 3175 km Ausdehnung, sendet seine Flüsse sowohl nach Westen zum Atlantischen Ozean als nach Süden zum Mittelmeere und nach Norden zum Ärmelkanal, steht durch die See in inniger Verbindung mit den südeuropäischen Halbinseln sowie seinen Kolonien in Nordafrika einerseits, England, Belgien, Holland, Deutschland andererseits und kann weiter über den im Vergleiche zum Stillen Meere immerhin schmalen Atlantischen Ozean mit den Staaten Amerikas leicht in Verkehr treten. Unser Vaterland indessen wendet der See nur eine Seite zu und wird bloß von zwei Meeren dritter Ranggröße bespült: der Nord- und Ostsee. Unsere Seekante mißt im ganzen kaum ein Viertel der Landgrenze, nämlich nur 1270 km. Und davon trifft der Hauptanteil auf das Gestade der Ostsee, die für den Handel nicht allzu vorteilhaft gelegen ist. Volle 425 qkm Fläche des Reichsbodens treffen auf 1 km Küstenerstreckung. Nicht minder fühlbar als die geringe Ausdehnung macht sich weiterhin die wenig günstige Zugänglichkeit der deutschen Küsten. Unserer Nord- und Ostsee sind überwiegend Flachgestade eigen, die oft den Charakter von Doppelküsten tragen. Ein- und Ausfahrt werden dort im Westen durch eine enggereihte Kette von Düneninseln und das bloß vereinzelte schmale Fahrrinnen bietende Watt erschwert, längs dessen Land und Meer gleichsam ineinander verschwimmen, hier im Osten jedoch hemmen Haffe, Haffinseln und die seichten Öffnungen in den Nehrungszungen den freien Zugang. Zugleich kommt in den Flachküsten auch die Seichtheit des Meeres nahe am Land zum Ausdruck. Die Tiefenlinie für 20 m zieht sich in ansehnlicher

Digitized by Google

Entfernung von letzterem hin, und nur wenige Küstenteile lassen Schiffe mit dem Tiefgange der Ozeandampfer an sich heran.

Aber was verdankt der Deutsche trotzdem nicht alles seinem unmittelbaren Anteil am Meere!

Rund um die Nordsee lagern die bedeutendsten Handels- und Industriestaaten Europas: Holland, Belgien, Frankreich, England. Sie setzt uns mit ihnen allen in ebenso kurze als billige Verbindung. Unsere Handelsemporien Hamburg und Bremen sind nur Glieder in jener langen Kette von Seehäfen ersten Ranges, die von Aberdeen und Dundee in Schottland über Newcastle, Hull, London, Antwerpen und Amsterdam nach Bergen und Drontheim in Skandinavien reicht. Wie im Altertum und Mittelalter die Länder um das Mittelländische Meer so beherrschen gegenwärtig die Staaten an der Nordsee den Weltverkehr. Die Haupthandelsplätze haben sich um etwa 10 Breitengrade nach Norden und von den romanischen zu den germanischen Völkern verschoben. Daher ziehen auch Dampfer- und Kabellinien im Gebiete keines anderen Meeresstücks so dicht nebeneinander hin wie innerhalb der Nordsee. Zugleich weist diese, als ein weit offenes Glied des Atlantischen Ozeans, unseren Handel, wie denjenigen Frankreichs und Englands, nach Westen auf die wirtschaftlich gewaltig aufstrebende nordamerikanische Union, auf Mittel- und Südamerika, sonach auf den überseeischen Verkehr hin. In ihm aber wurzeln jene mächtige Kapitalanhäufung, jener unerschrockene und weitschauende Unternehmungsgeist und jene Selbständigkeit im Seehandel, welche das ungeahnte Emporblühen Hamburgs und Bremens zur Folge hatten, den Deutschen ihre Stelle neben den Engländern im Weltverkehr gaben und sie die benachbarten Niederländer zur See rasch und weit überflügeln ließen. Rund 75 % aller in den Nordsee-Welthäfen ein- und ausgehenden Seeschiffe gehörten vor Ausbruch des Weltkrieges England und Deutschland an, deren Anteile sich wie 4:3 verhielten. Das macht die Nordsee, diese bedeutsame Weltverkehrsstraße, wirtschaftlich zu einem englisch-deutschen Meere. Nur diese beiden Handelsstaaten sind wirtschaftliche Großmächte auf ihm.

Ihre breite Verbindung mit dem Weltmeere gibt der Nordsee einen Anteil an dessen Vorzügen für den Weltverkehr. Sie hat eine stark hervortretende Flut, welche Hamburg und Bremen zu Binnen- und Seestädten zugleich macht. Ihr beträchtlicher Salz-

Digitized by Google

gehalt verhindert eine länger andauernde Sperrung der Häfen und Ankerplätze im Winter durch Eis. Und ihr Reichtum an Austern, Heringen, Schellfischen kommt auch für den Binnenländer durch die Benennung einiger ihrer Gründe als „große und kleine Fischbank" anschaulich zum Ausdruck.

Anders die Ostsee. Ihre größere Entfernung vom Ozean würde sich viel weniger geltend machen, wenn ihr die dänische Inselgruppe nicht die breite und sichere Ausfahrt zum Weltmeere versperren und sie zu einer Art von Binnensee mit schwachem Salzgehalt und kaum merklichen Gezeiten machen würde. Weiterhin hemmen widrige Strömungs- und Windverhältnisse, langanhaltende Vereisung und der Zoll durch den Sund hier den Verkehr. Dazu kommt noch, daß die Staaten, mit denen Deutschland durch die Ostsee verknüpft wird, nämlich Dänemark, Skandinavien und das russische Reich, wirtschaftlich sehr viel weniger hervorragen als Frankreich oder England, und daß die Hinter- und Zufuhrländer dieses Meergliedes in den jüngsten Jahrzehnten bei weitem nicht jene Entwicklung genommen haben wie die Industriebezirke an Rhein und Elbe. Sie sind vorwiegend Agrargebiete, und die Pflege des Großgewerbes im deutschen Osten liegt noch in den Anfängen. Wo die großgewerbliche Tätigkeit indessen auf Grund der natürlichen Gegebenheiten so tiefe Wurzeln zu schlagen und so lebhaft aufzublühen vermochte wie in Schlesien oder in Berlin, da nahm auch der Verkehr in dem zugehörigen Hafenplatze einen kräftigen und andauernden Aufschwung. So mußte Stettin allein schon aus wirtschaftsgeographischen Ursachen zum hervortretendsten Platze der deutschen Ostseereederei werden. Von den Dampfern, die bei einem Gesamtgehalt von rund 200 000 Registertonnen im Jahre 1913 den Seeverkehr von Mecklenburg bis zur deutsch-russischen Grenzlinie vermittelten, trafen denn auch auf Stettin allein 127 Seedampfer mit fast 150 000 Registertonnen, während Danzig bloß 35 Dampfer von etwa 21 000 Registertonnen und Königsberg nur 13 mit etwas über 7200 Registertonnen zur Verfügung hatte.

Zwei Schäden treten besonders sichtbar an der Ostseereederei entgegen: der überseeische Verkehr ist höchst unansehnlich und die heimische Schiffahrt so wenig kräftig und selbständig, daß von den in den deutschen Ostseehäfen ein- und ausgegangenen Fahrzeugen noch bis ins letzte Friedensjahr herein ein bedeutender Bruchteil auf

Digitized by Google

Schiffe unter englischer, russischer, dänischer und schwedischer Flagge entfiel. An dieser auffallenden Tatsache tragen nun durchaus nicht die vorhin gekennzeichneten widrigen Naturgegebenheiten allein die Schuld, sondern auch politische Umstände. Bis gegen 1880 hin bildete nach den trefflichen Ausführungen E. Fitgers („Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt"; Leipzig, Duncker und Humblot; S. 14 ff.) die Kornausfuhr nach England und eine umfangreiche Holzausfuhr das Rückgrat der Ostseeschiffahrt. Stettin blühte als Seehafen erfreulich auf. Aber bald kam die Wendung zum Schlimmeren. Deutschland selbst brauchte immer mehr von den ostdeutschen Lebensmitteln und dem ostdeutschen Holze auf, und als es diesen Artikeln gar 1879 einen Schutzzoll gewährte, hatten sie verdoppelten Anlaß, im Lande zu verbleiben. In den siebziger Jahren machte Stettin den Versuch, durch Passagierdampferlinien nach Neuyork Anteil an den Vorteilen der Auswanderung zu gewinnen. Er schlug fehl. Bald kam durch die Zollpolitik eine Schwächung der Kapitalkraft der Ostseestädte hinzu, und das in einer Zeit, wo der Übergang vom hölzernen Schiff zum eisernen, vom Segler zum Dampfer, stark vergrößerte Kapitalkräfte erforderte. Dazu traten infolge der Weltkonjunktur empfindlich sinkende Frachten ein. In immer größerem Umfange übernahmen englische Dampfer oder andere modern ausgestattete fremdländische Schiffe den Verkehr. Mit ihnen konnte die zumeist aus hölzernen Seglern bestehende Flotte der deutschen Ostseestädte den Wettbewerb nicht aufnehmen. Erst allmählich gelang es diesen, ihren Betrieb den neuzeitlichen Forderungen anzugleichen. Aber bis in die letzten Jahrzehnte herein konnte der Zuwachs an Dampfern, die noch dazu hauptsächlich dem Nahverkehr dienten, die Entwertung und den Wegfall der alten Schiffe nicht völlig wett machen, deren Zahl in wenigen Jahren ganz erheblich gesunken war. 1871 war die Segelflotte der Ostsee noch annähernd ebenso groß wie die der Nordsee. 1900 aber betrug ihr Nettoraumgehalt nur noch den 13., im Jahre 1914 gar den 28. Teil vom Raumgehalt der letzteren. Inzwischen hatte sich freilich der Bestand an Dampfern so beträchtlich erhöht, daß ihr Gesamtinhalt auf den 32fachen Betrag gestiegen war. Die Ostseeflotte setzte sich im Jahre 1914 zusammen aus 360 Seglern mit 13000 Nettotonnen, 43 Schleppschiffen mit 6700 Tonnen und 583 Dampfern

Digitized by Google

mit fast 312000 Nettotonnen Gehalt, während sie 1871: 2006 Segler mit 439000 Tonnen und 76 Dampfer mit 10700 Nettotonnen umfaßt hatte.

Trotz aller Ungunst der wirtschaftlichen und handelspolitischen Verhältnisse, wie sie in der Lage und Beschaffenheit dieses Meeresteils begründet sind, wird die Ostsee immerhin ein wichtiges Ausgangstor für unseren Verkehr mit den nordischen Reichen und mit Britannien bleiben. Vielleicht gelingt es durch enge Verbindung mit den vom russischen Joch befreiten Baltenstaaten und durch günstige Beziehungen mit dem selbständig gewordenen Finnland, dem deutschen Handel nach Osten neue Aussichten zu eröffnen. Gemeinsam mit Rußland und seinen westlichen Grenzstaaten sind wir heute, ungeachtet aller mißlichen Umstände, doch in der Tat die Herren des „Baltischen Meeres", und auch in der Zukunft wird die Ostsee, wie vor Ausbruch des letzten Krieges, ein deutsch-russisches Binnenmeer sein, wie sie nach dem Dreißigjährigen Kriege ein schwedisches war.

Dazu muß ihre nationalökonomische Bedeutung mit der Zunahme des Verkehrs auf jenen Kanälen wachsen, welche einer kurzen, sicheren und keinesfalls bloß strategisch bedeutsamen Verbindung zwischen Nord- und Ostseegebiet dienen sollen: dem Kieler und dem Elbe-Trave-Kanal. Durchfuhren jenen doch im Jahre 1913 bereits mehr als 54600 abgabepflichtige Schiffe mit 10,3 Millionen Registertonnen, während die Zahl dieser Schiffe 1896 erst 20068 und die Summe ihrer Registertonnen nur 1,75 Millionen betragen hatte. Mit seinen neuerdings auf 330 m Länge, 45 m Breite und 13,77 m Tiefe umgebauten Schleusen wird der Kieler Kanal selbst rasch wachsenden Ansprüchen zukünftiger Entwicklung des Schiffbaues und des Verkehrs in weitgehendstem Maße genügen. —

So hat der Deutsche also schon vermittels der vaterländischen Wasserkante seinen Teil an der See. Und mag die Strecke, an der seine Heimat von den Wellen des Ozeans bespült wird, im Vergleich zu der über eine halbe Million Quadratkilometer umfassenden Bodenfläche des Gesamtreiches auch nicht allzu groß erscheinen und für den Ausgang zu dem Weltmeere auch nicht allenthalben günstig sein, sie läßt ihn doch auf weit mehr als hundert Meilen ungehindert zum großen wirtschaftlichen Wettkampf mit dem Aus-

Digitized by Google

lande auf das Meer hinausziehen. Schon dadurch allein kann ihm nichts auf der Welt sein Recht auf die See streitig machen, ein Recht, das die Engländer treffend andeuten, wenn sie die Nordsee German Ocean nennen.

Und was ist der Grundcharakter jenes Meeres, das man nach uns und unserer Vergangenheit das Deutsche nennt und das nicht bloß den Bewohnern seines Strandes und der langen Reihe von Inseln, welche seinen Bord umsäumen, sondern vielen Hunderttausenden weit landein die Grundlage ihrer wirtschaftlichen Existenz bedeutet?

Wenn sich auch im deutschen Norden Land und Meer nicht so tausendfältig umschlingen wie in den Fjordlandschaften Skandinaviens oder längs der wirr und launisch zerschnittenen dalmatinischen Küste: eng verschwistert sind sie doch. Das flach hingestreckte Land mit den Trichtermündungen und Deltaarmen seiner Ströme, den Strandseen und Buchten, schmiegt sich innig an das Wasser an, als dessen Geschenk es oft genug schon dem flüchtigsten Blick erscheint, und läßt dieses im Landschaftsbilde beherrschend hervortreten. Auch die Siedelungen ändern an dieser Herrschaft nichts. „Die Städte scheinen aus dem Wasser hervorzutauchen. Stralsund schwimmt ähnlich auf dem Meere wie Venedig; die Marienburg spiegelt sich in der Nogat; die Häuser mancher westdeutschen Küstenstädte sind unmittelbar ins Wasser gebaut, gleich jenen Amsterdams. So steigert sich am Ufer des Meeres die Eigentümlichkeit der Städtebilder des Tieflandes, sich als Silhouetten vom Himmel abzuheben.“[1])

Aber der Anteil des Deutschen Reiches am Ozean darf und kann sich nicht auf die Meere an seinen Grenzen beschränken. Es braucht einen Kolonialbesitz, der dem deutschen Unternehmungsgeist ein ausreichendes Betätigungsfeld bietet und dazu beitragen kann, die uns fehlenden Rohstoffe herbeizuschaffen.

In diesem Sinne war es eine selbstverständliche Entwicklung, eine echt deutsche Tat, daß das Reich wenige Jahre nach seiner Einigung daran ging, sich ausgedehnte Schutzgebiete in Afrika, in der Südsee und am Rande des Stillen Ozeans zu sichern. An fast allen großen Meeren gelegen, boten sie mit breiter Zugänglichkeit von der See her dem deutschen Handel Wege zu neuen großen Zie-

1) Über die Bedeutung der Lage unserer Nord- und Ostseestädte vgl. R. Reinhard, Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte. Forschungen zur deutschen Landeskunde, 13. Band, Heft 6.

Digitized by Google

. Ihre Bedeutung wuchs mit der Ausbreitung der überseeischen rbindungen des Deutschen Reiches, mit der Zahl der deutschen ktoreien in weiter Ferne, mit der Gründung von deutschen Konlaten an fast allen Hauptverkehrsplätzen der Erde und mit der nehmenden Bedeutung seiner Kriegs- und Handelsflotte.

Die Vergangenheit gibt in diesen Erfahrungen beachtenswerte Fingerzeige für die Zukunft. Deutschlands Seegeltung, Deutschlands Stellung im Rate der Völker wird es sein, die ihm nicht bloß die Freiheit der Meere, sondern auch den festgegründeten Besitz ansehnlicher Kolonialgebiete sichert und verbürgt. Wer den Wunsch hegt, daß unsere Handelsbeziehungen die alte Ausdehnung wiedergewinnen, trotz der trüben Gegenwart eine glückverheißende Entwicklung nehmen und einen wirksamen Schutz genießen, der muß es auch als des Deutschen Reiches Recht und Pflicht erkennen, seine Fahne in umfassenden und bedeutsamen Gebieten ferner Zonen wieder aufzurichten und damit seinem Welthandel und seiner Weltpolitik die notwendigen Unterlagen zu verschaffen. Die Wahrung seiner Weltmachtstellung und der drohende Wirtschaftskampf erheischen gebieterisch, daß sich Deutschland eine entsprechende Seegeltung sichert und den Zugang zum Weltmeer offen hält; sie verlangen, daß die überseeische Betätigung Deutschlands durch den Besitz eigener Kolonien von namhafter Ausdehnung und in Anpassung an überseeische Stützpunkte für alle Zeiten gewährleistet wird.

3. Unser geschichtliches Recht auf das Meer.

Schon allein die angeführten geographischen Tatsachen begründen das gute Recht des deutschen Volkes auf das Meer. Aber auch durch eine Fülle von geschichtlichen Gründen werden diese Ansprüche gestützt.

Die Freude am Meere und die Sehnsucht nach seinen unabsehbaren Salzfluten ist uralt germanisches Erbteil. Schon zu Beginn der deutschen Geschichte, in den ersten Zeiten der Römerkämpfe traten die Germanen als barbarische Zwingherren eines Teiles der nordischen Meere auf. Man staunt über die Kühnheit, mit der sie sich den durch Größe, Festigkeit, Ausrüstung und Bemannung weit überlegenen Fahrzeugen der Römer entgegenstellen.

Weiterhin hatten die Germanen während der großen Völkerwan-

Digitized by Google

derung ihr Antlitz durchaus nicht bloß südwärts gewendet. Die in massigen Wogen anbrandenden Fluten ihrer einzelnen Stämme überschwemmten auch keineswegs nur das binnenländische Europa. Auch das Meer wurde gleichermaßen der Schauplatz ihrer unruhigen Züge. Und im sturmumheulten Norden wie im afrikanischen Süden ist es dasselbe Geschlecht trutziger und verwegener „Eschenfahrer", das erobernd und beuteluſtig auftritt. Nicht bloß, daß bekanntlich Angeln, Sachsen und Friesen um 450 den Weg nach dem von den Römern preisgegebenen Britannien genommen und dort einzelne Herrschaften aufgerichtet haben. Wenige Jahrzehnte vorher schon waren die Vandalen von Südspanien aus über die Straße von Gibraltar gezogen, hatten längs des nordafrikanischen Küstensaumes für kurze Zeit ein Reich gegründet, die Seefahrer des Mittelmeeres durch ihre Gewalttaten beunruhigt und selbst von Rom in echt barbarischer Weise den Tribut des Eroberers eingefordert.

Im 8. Jahrhundert wurden die Friesen auf ihren Seereisen bis gegen Island hin verschlagen. Aber sie drangen auch Rhein und Seine hinauf und führten Wollzeug (Fries) und Linnen weit hinein ins Land. Zwischen dem 9. und 11. Jahrhundert fuhren sodann jene unbändigen Germanen des Nordens, die Wikinger, denen die Fjordbuchten Skandinaviens (Wike) ihren gefürchteten Namen gaben, nach Art der alten Vandalen, Goten und Sachsen die Küsten der Nordsee, des Ärmelmeeres und des Atlantischen Ozeans entlang, bis in die entlegensten Buchten des Mittelländischen und Schwarzen Meeres und tief in deren fahrbare Flußmündungen hinein. Für die Wikinger galt wie kaum für ein anderes Seevolk Goethes Wort: „Krieg, Handel und Piraterie, dreieinig sind sie, nicht zu trennen." Ohne Führung der Magnetnadel segelten sie in der Mitte des 9. Jahrhunderts regelrecht nach Island, am Ende des 10. unter Erik dem Roten nach Grönland, und wurden um die Jahrtausendwende unter Bjarne die ersten Entdecker Amerikas von Westen her.

Wie die Wikinger in der Geschichte zurücktreten, da nehmen die deutschen Kaufleute, vor allem jene der Rheinstädte, zum großen Teil ihre Stelle ein. Gleichzeitig erweitert sich auch das Arbeitsfeld der Handelstätigkeit seit den Kreuzzügen um das große Gebiet des Morgenlandes, dessen wundersame Erzeugnisse im Nibelungenlied und manchen Kunstepen des Mittelalters gerühmt werden. Es ist selbst in dieser kurzen Skizze die Tatsache nicht zu verschweigen,

Digitized by Google

daß nach Schwartzenbergs „Charterboek van Vriesland" (I, 90) 1226 Kaiser Friedrich II. die Friesen ausdrücklich aufforderte, eine Flotte auszurüsten. Hatten sie sich doch schon in früheren Kreuzzügen, besonders vor Damiette im Jahre 1217, glänzend bewährt.

Wie sich Handel und Wandel der rheinischen Kaufleute zu Wasser und Land um diese Zeit gestalteten, dafür kann der „Gute Gerhard" des Rudolf von Ems aus dem 13. Jahrhundert Zeuge sein. Dieser Kölner Großhandelsherr zog nach dem genannten Dichter nicht nur gegen England, sondern auch an die Ostsee und zum Orient. Er rüstete eine Reihe eigener Schiffe aus, hatte erfahrene Seeleute und seinen besonderen Schreiber an Bord. Köln übte im 13. Jahrhundert rheinabwärts eine Vorherrschaft über die Nordsee bis hinüber nach England aus und nahm auch im Handel mit den Niederlanden geradezu die erste Stelle ein.

Auch sächsische Kaufleute fuhren bereits im gleichen Zeitraume von Magdeburg aus die Elbe hinab gegen die Nordsee und andererseits in die Gebiete der Slawen nach der Oder und Ostsee. Mit Vorliebe verband man damals die Kauffschiffe einer Stadt oder Landschaft zu kleinen Flottillen, unternahm also genossenschaftliche Ausfahrten teils zum Schutze gegen die Seeräuber, teils um des erhöhten Ansehens und der dadurch bedingten Handelsvorteile in fremden Orten willen — ganz ähnlich, wie sich die an fernen Handelsplätzen lebenden Deutschen lange vor der Hansa schon zu kleineren Kaufmannsgilden zusammenschlossen.

An die Seite der rheinischen und sächsischen Kaufmannschaft stellten sich vom 13. bis 15. Jahrhundert die Kaufherren der deutschen Seestädte. Sie wurden die Lenker einer neuen Entwicklung des Handels, welche an die „größte Tat der Deutschen im Mittelalter", nämlich die Germanisation der Ostseegebiete und das Vordringen der deutschen Kultur nach den slawischen Ländern, anknüpfte. Die Hansa erblühte und brachte es durch die unablässige Arbeit, den harten Sinn und die starre Eigensucht ihrer Mitglieder sowie durch das rücksichtslose Zurückdrängen aller Nichthanseaten zur Vorherrschaft im deutschen Handel über den Norden und Osten Europas hin. Aber auch über die atlantischen Gewässer von Island bis Portugal fuhren in Flotten geschart die hochbordigen „Koggen" der Hanseaten. Damals ging, wie O. Schrader sagt, den Deutschen die Bedeutung des Meeres als eines Trägers des Handels erst in ihrer vollen Größe

Digitized by Google

auf; und mit allem Grund hat man behauptet, aus der Geschichte der Hansa wehe es uns wie der frische Odem des Meeres entgegen, der eine Zeitlang in die Staub- und Moderatmosphäre des siechen, alten römischen Reiches einzuströmen schien.

Die Hansa ist eines der glänzendsten Denkmäler genossenschaftlicher Macht und Hilfeleistung, welche die Geschichte kennt. Ich sage wohl kaum etwas übertriebenes, wenn ich sie eine Art Renaissance der deutschen Seeherrschaft nenne. Aber ähnlich, wie die aus der Renaissancezeit stammenden Werke der Malerei, Bildhauerkunst und Architektur an Zahl, sowie an künstlerischer Erhaltung und ursprünglicher Vollständigkeit jene aus dem klassischen Altertum übertreffen, ragt die Hansa an Bedeutung unendlich weit über die Vorherrschaft des nördlichen Germanentums in den uns benachbarten Meeren vor und während der Völkerwanderung, sowie innerhalb der ersten Zeiten des Mittelalters hinaus. Doch nicht bloß in der für ihre Zeit ungeheuren Machtentfaltung dieser Städtegenossenschaft, mittels deren sie sogar die Könige Skandinaviens beugte, liegt ihre historische Bedeutung beschlossen. Von gleich folgenreicher Wichtigkeit ist es, daß sie Mittel und Gewalt genug besaß, um dem handel- und gewerbetreibenden Bürgertum vieler Städte soweit als immer möglich politische Freiheit und Bewegungsfähigkeit mit zu verschaffen, Gewerbe und Handel in innigste Berührung zu bringen und so zu fördern, daß sie der Nährboden wurden, auf dem sich die Blüte der deutschen Reichsstädte entfalten konnte.

In dem gleichen Maß, wie die Wurzeln der Kraft des hanseatischen Bundes im deutschen Norden lagen, traten nach dessen Niedergang vor allem weitschauende und tatenlustige Kaufherren Süddeutschlands für den überseeischen Handel ein, besonders die Augsburger, Ulmer und Nürnberger Handelshäuser der Welser, Fugger, Vöhlin und Ehinger. Sie errichteten Niederlassungen in den Handelsmetropolen des europäischen Südens, begründeten Pflanzungen auf den Kanarischen und Westindischen Inseln, nahmen mit beträchtlichen Summen an den Handelsfahrten nach der Neuen Welt teil oder rüsteten gar eine Reihe eigener Schiffe dorthin aus. Die Fugger dachten sogar an eine deutsche Besiedelung Chiles, die Ehinger und Welser aber erschöpften bekanntlich einen Teil ihrer besten Kraft in dem ebenso kostspieligen, als kurzlebigen Versuch einer Kolonisation Venezuelas.

Digitized by Google

Auch an den Seefahrten während des ersten Zeitalters der großen geographischen Entdeckungen und der folgenden Jahrhunderte haben deutscher Forschergeist und deutsches Wissen ungleich mehr Anteil, als man gemeinhin glaubt. Oskar Peschel hat unrecht, wenn er schreibt: „Die Deutschen, welche zu allen Zeiten Schiffe, aber zu keiner Zeit eine Flotte besaßen, konnten damals höchstens als Zuschauer an fremden Taten teilnehmen." Es liegt nicht in unserem Wesen, bei den Unternehmungen anderer ganz müßig zu liegen. Wohl stand der deutsche Unternehmungsgeist damals in fremdem Sold. Aber Peschel erinnert selbst daran, daß Martin Behaim die Kongomündung mit entdeckte und den Diego Cam nach Angola begleitete, Steller den Bering auf der Fahrt nach Amerika, die beiden Forster den Cook nach den Südpolarregionen. Und noch eins: mußte es im 16. und 17. Jahrhundert bei der heillosen politischen Zerfaserung des Reiches und dem geringen Ansehen der kaiserlichen Zentralgewalt auch naturgemäß an großen nationalen Taten zur Aufhellung und wirtschaftlichen Ausnützung der noch dunkeln Erdstriche mangeln, so hat doch die deutsche Wissenschaft zur Förderung der geographischen Erkenntnis überhaupt und zur Erforschung der Natur des Weltmeeres im besonderen ihr redlich Teil mitgeholfen. Das erste physikalische Gemälde der Meeresströmungen wurde nach Peschel lange vor Halleys Windkarte in Deutschland entworfen. Die Abhängigkeit der Gezeiten von der Anziehungskraft des Mondes hatte Kepler vor Newton erkannt. Die Projektionsmethode des Gerhard Mercator aber, den man wohl auch zu den deutschen Gelehrten zählen darf, wurde seit der Mitte des 17. Jahrhunderts fast ausschließlich bei der Zeichnung von Seekarten angewendet.

Im gleichen Jahrhundert versuchte weiterhin der halb abenteuerliche Finanzmann Johann Joachim Becher die Gründung einer süddeutschen Niederlassung an verschiedenen Stellen Amerikas, schuf der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm die brandenburgisch-afrikanische Handelsgesellschaft und die kleine Kolonie an der Goldküste Afrikas mit dem Fort Großfriedrichsburg, die freilich bei der Gleichgültigkeit seiner Nachfolger gegenüber überseeischen Interessen und nicht zum wenigsten auch durch die selbstsüchtige Nebenbuhlerei der Holländer in kurzer Zeit untergehen mußte.

Nach der von eifersüchtigen Machenschaften erfüllten Epoche deutscher Kleinstaaterei im 18. Jahrhundert und jener unwürdigen Nach-

Digitized by Google

ahmung fremdländischer Pracht, welche die Finanzkräfte der mei
deutschen Länder ebenso aussaugte, als sie das Ansehen vieler
heimischen Fürsten untergrub, sowie nach den Zeiten des politisc
Übergangs und wohl auch der Tatenlosigkeit in der ersten Hälfte
vergangenen Jahrhunderts kam der gewaltige Aufschwung unse
staatlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der Neuzeit, kam
der Wiederaufrichtung des Reiches und dem Emporwachsen der
mischen Technik und Industrie eine vorher kaum zu ahnende S
gerung unseres Ansehens im Auslande, ein beispielloses Aufblü
der Reederei, die Ausbreitung unseres Handels über fast alle Län
und Meere, die Gründung von Faktoreien in allen für den üb
seeischen Verkehr bedeutsamen Erdstrichen, die Erwerbung
Schutzgebieten in Afrika, auf den Inseln der Südsee und in Ostasi
Im Jahre 1914 umfaßte der Kolonialbesitz des Reiches rund 2
Mill. qkm, sohin das Fünffache vom Flächeninhalte Deutschlan
Fast 14 Millionen Seelen standen in fremden Kontinenten unter
Herrschaft der schwarz-weiß-roten Flagge. Davon entfielen auf
afrikanischen Gebiete Deutsch-Ostafrika, Togo, Kamerun und Deut
Südwestafrika allein 2,25 Mill. qkm mit über 13 Millionen
wohnern. Ferner wahrten an über 200 Handelsplätzen deutsche K
sulate die Rechte der Reichsbürger.

So führt uns die Geschichte auf einer Reihe vielverschlungen
teils uralter und halbverwitterter, teils frischer und auch durch
furchtbaren Ereignisse eines Weltkampfes nicht verschütteter Pf
hinauf auf eine Höhe, von der aus eine Summe von Tatsachen
Ereignissen vor uns liegt, die alle den Anspruch der Deutschen
das Meer unwiderleglich begründen und ihm zugleich den Gl
einer altehrwürdigen Tradition verleihen, die wir Lebenden
altersgrauen Tagen überkommen und durch erfolgreiche Untern
mungen zu einem neuen, tatenfrohen Leben erweckt haben.

4. Inwiefern ist unser Recht auf das Meer nationalwirtschaftlich begründet?

An Beweiskraft für unser Recht auf die See werden die darge
ten historischen Vorgänge von Gründen aktueller Natur, von Gr
den, die auf der deutschen Volkskraft und den aus ihr hervorge
den nationalen Ansprüchen ruhen, noch weit übertroffen. Sie üb

Digitized by Google

...gen noch zwingender als Rückblicke auf die Vergangenheit, beson...s aber dann, wenn sie so dicht an uns herantreten wie die Fol...rungen, die wir aus der Zunahme unserer Bevölkerung und dem ...r innewohnenden Wandertrieb, aus unserer gegenwärtigen poli...schen Stellung im Zirkel der Weltmächte und aus unserer wirt...schaftlichen Leistungsfähigkeit zu ziehen haben. Auch sie wiederholen eindringlich die Mahnung: Navigare necesse est.

Unser Volk zählt in keiner Weise zu den alternden Nationen, die man mit einem Seitenblick auf die Westfeste der Erdkugel neuerdings mit Vorliebe auch in Europa sucht. Ein wundersames Zeugnis für die den Deutschen innewohnende Kraft und Lebensfrische ist ihr ununterbrochenes, beträchtliches Anwachsen. Bekanntlich belief sich dieses in den letzten vier Jahrzehnten auf rund 25 Millionen Seelen oder 58 % der ursprünglichen Volkszahl. In einem Dezennium mehrte sich die Bevölkerung des Reiches mithin um annähernd 6 Millionen, während die amtliche Volkszählung in Frankreich zwischen 1891 und 1901 nur eine Zunahme von etwa 620 000 Köpfen ergab und in dem Jahrzehnt von 1901—1911 nicht einmal diese Mehrungsziffer wieder erreicht wurde. Dieses starke Wachstum unseres Volkes zwang zur Auswanderung, zur vermehrten Anteilnahme an der Weltwirtschaft, zu einer Politik friedlicher Eroberung. Ein wahrer Strom von deutscher Kraft und deutschem Unternehmungsgeist ergoß sich stetig über die Lande. Allüberall, wo für sie Platz an der Sonne war, wo sich Schaffensgelegenheit fand und die Schaffensfreudigkeit sich lohnte, tauchten unsere Landsleute auf. Und es waren großenteils die Flaggen unserer einheimischen Schiffahrtsgesellschaften, unter denen sie nach der Ferne segelten. In der starken Vermehrung des Volkes wurzelt eine Art Weltbürgertum der Deutschen, aber auch der weitausgebreitete Einfluß deutschen Wesens, deutscher Bildung und deutscher Arbeit im Auslande. Sie fordert andererseits eine möglichst tatkräftige und weitschauende Entwicklung unserer Wirtschaftspolitik, ein unaufhaltsames Vorwärtsbringen auf dem Felde des Erwerbes und besonders auch die volle Ausnützung unseres Rechtes auf das Meer, d. h. vornehmlich die möglichste Steigerung des Handels nach überseeischen Gebieten.

Im Zusammenhalt mit der starken Vermehrungsquote des deutschen Volkes erscheint allerdings die Auswanderungsziffer gering.

1881 erreichte die Summe der deutschen Auswanderer ihre Höchst-

Digitized by Google

zahl mit 220902, sank auf durchschnittlich 97000 im Jahrfünft 1886—1900, auf 28600 in dem Zeitraume von 1901—1910 und betrug seitdem nur durchschnittlich 22000 im Jahre. Und auch von dieser Zahl ist nur ein Teil als eigentliche Auswanderer anzusprechen; denn in der zuletzt angeführten Ziffer befinden sich außer den Vergnügungs- und Geschäftsreisenden, deren Zahl wohl auf mehr als 6000 zu veranschlagen ist, auch viele Personen, die in die deutschen Kolonien oder auf unbestimmte Zeit zu ihrer beruflichen Ausbildung oder zu Erwerbszwecken ins Ausland gehen mit der festen Absicht, später ins Heimatland zurückzukehren. Der Aufschwung der Industrie und des Handels hat bisher im Reiche fast allen Volksgenossen Arbeit und Brot geboten. Wer kann aber mit Sicherheit annehmen, daß sich das wirtschaftliche Leben Deutschlands auch künftighin wieder so günstig entwickelt? Kann nicht der Zeitpunkt nahe sein, wo dem rasch wachsenden deutschen Volkskörper die Grenzen seines Gebiets zu enge werden; wo er seine Söhne in steigender Zahl in die Ferne senden muß?

Viel deutsches Blut fließt schon jetzt vor allem in den Gliedern des „jungen Riesen im Westen". Es ist ein erhebliches Maß friedlicher Germanisation, welches wir den Amerikanern seit alters brachten. Trotz aller Aufpeitschung von Haß und Gegnerschaft sind die Spuren deutschen Wesens der Nordhälfte des westlichen Doppelkontinents so tief eingeprägt, daß sie nie wieder verwischt werden können. Man sollte meinen, daß deutsche Namen wie Schurz und Röbling, Sutter und Astor in Amerika kaum je vergessen werden könnten. Zu vielen Tausenden haben die Deutschen gemeinsam mit den Yankees die Axt geschwungen, den Urwald gelichtet und goldenes Saatkorn ausgestreut. Zu Zehntausenden und Hunderttausenden haben sie zusammen mit jenen die großen Städte bevölkert: Philadelphia und Cincinnati, Chikago und Milwaukee. Unter den 92 Millionen Einwohnern, welche die Vereinigten Staaten im Jahre 1910 gehabt, standen neben den im Lande selbst Geborenen die Deutschen mit rund 3 Millionen Seelen an der Spitze. Mehr als eine halbe Million Deutscher steckt in Neuyork, fast ebensoviel in Chikago. In bestimmten Strichen von Texas, Missouri und Wisconsin reiht sich fünfzig Meilen weit eine deutsche Farm an die andere. — Ist es nicht eine der Unbegreiflichkeiten des Weltgeschehens, daß ein solches Land in grimmem Wüten die Hand gegen das deutsche Volk

Digitized by Google

wandte, dem es so vieles von seiner inneren Kraft und Größe verdankt?

Freilich sind es der eigentlichen Reichsdeutschen in der Nordamerikanischen Union nur wenige Tausend. Ähnlich ist es in Südbrasilien, wo man ungefähr 70000 Deutsche zählt, die aber auch den staatlichen Verband mit dem Mutterlande bis auf wenige Tausend gelöst haben. Eine weitere beträchtliche Menge von Landsleuten findet sich außerdem noch in Argentinien (namentlich am La Plata), wo sich etwa 20000 Reichsdeutsche ansiedelten, ferner in Chile, sowie in Australien, wo man ihre Anzahl auf 45000 berechnet.

Auf unsere vaterländische Reederei entfiel in Friedenszeiten weitaus der Hauptanteil des Personen- und Auswandererverkehrs nach Amerika. Im Jahre 1913 wurden über die deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Stettin 18400 deutsche und 414000 fremde Auswanderer, davon 352000 nach den Vereinigten Staaten und 56000 nach dem übrigen Amerika befördert.

Indes verschwinden solche Zahlen hinter den Riesensummen, womit deutsches Kapital damals in den fernen Ländern der Neuen und auch der Alten Welt arbeitete. Kenner schätzen, daß in Südamerika nicht weniger als $2^1/_2$ Milliarden heimischen Vermögens, in Nordamerika und Afrika je $1^1/_2$ Milliarden, in Australien 750, in Mittelamerika 660, in den türkischen Gebieten 600, in China 400, in Vorderindien 150 Millionen werbend tätig waren.

Diese Ziffernreihen spiegeln den riesenhaften Aufschwung unseres Welthandels zum Teil unverzerrt wider und deuten klar auf das gewaltige Anwachsen der vaterländischen Handelsflotte, zugleich aber auch auf die hohe Bedeutung hin, die sie für den Schutz deutscher Interessen und deutschen Nationalvermögens gewann.

Der deutsche Gesamtaußenhandel betrug im Jahre 1913 mehr als $22^1/_2$ Milliarden Mark, umfaßte also ein Siebentel des gesamten Welthandels. Infolge des außergewöhnlichen Fortschreitens unserer heimischen Industrie- und Verkehrsverhältnisse steigerte sich zwischen 1909 und 1913 die Summe des Imports um $2^1/_2$, diejenige des Exports um 3,7 Milliarden — eine Zunahme, die jene der Bevölkerung weit übertrifft. Denn sie stieg im gleichen Zeitraume nur um 20 %, indes der deutsche Außenhandel sich um nahezu 40 % hob. Im Spezialhandel war in der gleichen Zeit der

Digitized by Google

Wert der Einfuhr von rund 8527 auf 10770, der Wert der Ausfuhr von rund 6594 auf 10097 Mill. Mk. gestiegen.

Diese Nachweise geben die beruhigende Gewißheit, daß die Entwicklung des deutschen Gesamthandels eine durchaus befriedigende war und eine Aufwärtsbewegung zeigte, die eine gesunde Fortentwicklung unseres einheimischen Wirtschaftslebens erhoffen ließ — und nach Wiederaufnahme der Friedensarbeit auch für die Zukunft erhoffen läßt.

Die eigentliche Hochstraße unseres Handels nun ist der Ozean, und er wird es vielleicht in noch ausgiebigerem Maße als früher werden müssen, wenn sich auch durch den Verlauf des Weltkrieges für unser Wirtschaftsleben neue aussichtsreiche Beziehungen zum europäischen Südosten und von da nach dem Orient ergeben haben. Rund 75 % unserer nach auswärts gehenden Waren nahmen den Weg über See, und nahezu vier Fünftel unserer gesamten Einfuhr an Rohstoffen erhielten wir vom Meere her. Man hat berechnet, daß von den $17^1/_2$ Milliarden des deutschen Außenhandels im Jahre 1910 etwa 5,6 Milliarden auf die außereuropäischen Gebiete entfielen; ungefähr 3 Milliarden auf solche europäische Länder, die nur zur See erreichbar sind oder mit denen Deutschland doch fast ausschließlich in Seeverkehr steht, und endlich 2,4 Milliarden auf Staaten, zu denen die Handelsbeziehungen wenigstens größtenteils auf dem Meere erfolgen, und seitdem hatten deutsches Kapital und deutscher Unternehmungsgeist mächtig dazu beigetragen, die überseeischen Beziehungen des Reiches zu vermehren und dem Handel neue Gebiete zu erschließen. — Über die Verteilung des deutschen Verkehrs nach den Randländern der Ozeane und der großen Mittelmeere in Europa, Asien und Amerika sei nur so viel angedeutet, daß sie alle ohne Ausnahme innerhalb unserer Interessensphäre liegen, und daß die deutsche Flotte auch am Küstenverkehr vor allem in den Gebieten des europäischen Mittelmeeres, Afrikas, sodann ganz besonders Ostasiens und Südamerikas ausschlaggebenden Anteil nahm.

Die Gründe, welche die Förderung des deutschen Seehandels bedingten, liegen zum Teil weit zurück; im wesentlichen waren es folgende: 1. Der Abfall der Vereinigten Staaten von ihrem englischen Mutterlande, wodurch der Verkehr dorthin auch nichtbritischen Schiffen geöffnet wurde. 2. Die Losreißung der kontinentalen spanischen Kolonien und später Brasiliens vom Mutterlande, wodurch

Digitized by Google

die deutschen Fahrzeuge auch in La Guayra, Buenos Aires, Valparaiso usw. in steigender Zahl verkehren konnten. 3. Die gewaltige Auswanderung über die deutschen Hansastädte. Sie brachte der Reederei Hamburgs und Bremens Kapitalien, um erst Segelschiffe von hervorragender Güte, dann Dampfer von größter Vollkommenheit zu bauen. Zugleich gab sie den heimkehrenden Schiffen Gelegenheit, überseeische Waren, namentlich amerikanische, zu verhältnismäßig niedriger Fracht zurückzubringen. (Der hochentwickelte Tabakhandel in Bremen z. B. hängt ursprünglich in der Hauptsache mit der Auswanderung zusammen.) 4. Die beträchtliche Zunahme der Bevölkerung Deutschlands und die dadurch hervorgerufene Notwendigkeit, Lebensmittel und Rohstoffe für Bekleidung in stets wachsenden Mengen einzuführen. Diese Einfuhrartikel mußten natürlich in der Hauptsache mit Ausfuhrartikeln bezahlt werden. An die Stelle der ursprünglichen Ausfuhrwaren traten ganz andere: Zucker, zeitweilig auch Sprit, vor allem aber Industrieartikel. Und da diese letzteren zum Teil aus fremden Rohstoffen, wie Baumwolle, Wolle, Jute, Erzen, hergestellt werden mußten, so hatte die erhöhte Ausfuhr von Erzeugnissen der Industrie wiederum ein mächtiges Anschwellen der Einfuhr im Gefolge. 5. Das mächtige Aufblühen der deutschen Industrie, die die französische schon zwei Jahrzehnte nach der Reichsgründung überflügelte und nach weiteren zwei Jahrzehnten als ebenbürtige Wettbewerberin neben der englischen stand. 6. Die Achtung vor der deutschen Handelsflagge seit der Wiedererrichtung des Deutschen Reiches und die Staatshilfe, welche die Einrichtung regelmäßiger Dampferverbindungen nach Ostasien, Australien und Ostafrika ermöglichte, trotzdem aber die Selbständigkeit und Selbstverantwortlichkeit unserer Handelsflotte nicht berührt hat. 7. Die Erwerbung und Erschließung von deutschen Kolonien in Afrika, Asien und Ozeanien, die zahlreiche Anregungen zu einem erweiterten Seeverkehr boten, der deutschen Tatkraft neue Impulse gaben und dem deutschen Handel weite, nur zur See erreichbare Gebiete öffneten. 8. Die Festlegung deutschen Kapitals in großen, überseeischen Unternehmungen, die Erweiterung und der engere Zusammenschluß des deutschen Weltkabelnetzes und endlich 9. nicht zum wenigsten der wachsende Reichtum, die steigende Unternehmungslust und Kühnheit unserer Industriellen und Großhandelshäuser, die sich mit Geschick den Launen des Weltmarktes und den

Digitized by Google

Anforderungen des Weltverkehrs anpaßten und den deutschen Erzeugnissen einen von Jahr zu Jahr gesteigerten Absatz auf den fremden Märkten sicherten.

Diese günstigen Umstände kamen vor allem den deutschen Nordseestädten zugute. Sie ließen Hamburg und Bremen zu Handelsplätzen ersten Ranges emporsteigen, in deren Häfen Schiffe aller Flaggen ankerten.

Im Jahre 1913 gestaltete sich der Verkehr in den wichtigsten Nordseehäfen unter alleiniger Berücksichtigung der mit Ladung angekommenen und abgegangenen Schiffe folgendermaßen:

Hafenorte	Angekommene Seeschiffe		Abgegangene Seeschiffe	
	Zahl	Registertonnen	Zahl	Registertonnen
Hamburg	14 054	13 141 362	13 745	10 324 437
(Cuxhafen)	1 777	1 305 900	480	1 137 240
Bremen	3 310	1 928 950	2 841	1 212 621
(Bremerhafen) . .	1 803	2 298 689	1 537	2 231 422
Geestemünde . . .	1 988	266 555	307	83 629
Emden	1 870	779 031	2 428	839 742

In den Jahren vor Kriegsausbruch übertraf der Hamburger Schiffsverkehr denjenigen Liverpools, der doch vor 40 Jahren noch den doppelten Umfang von jenem in Hamburg hatte, ganz bedeutend. Hamburger und Bremer Schiffahrtsgesellschaften standen nach der Zahl der Registertonnen ihrer Fahrzeuge an der Spitze aller Reedereien der Welt. Im Jahre 1914 hatten die Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie einschließlich der im Bau befindlichen eine Brutto-Tonnenzahl von 1 360 000, jene des Norddeutschen Lloyd eine solche von 983 000, während den Fahrzeugen der British India St. N. Co. nur 553 000, des amerikanischen Morgan-Trustes 1 355 000, der französischen Messageries Maritimes 346 000 Bruttotonnen zukamen. Die Hamburg-Amerika-Linie verfügte 1914 über 194 Ozeandampfer und 245 Dampfer für den Seebäderdienst, Flußdampfer, Schlepper usw., und der Norddeutsche Lloyd hatte eine Flotte von 135 See- und Küstendampfern, dazu 358 Fluß- und Hilfsfahrzeuge.

Mit dem Emporblühen des deutschen Seehandels seit der Neu-

Digitized by Google

gründung des Reiches vollzog sich in gleich kraftvollen Schritten auch der Aufschwung des deutschen Schiffsbaues. Man schätzt die Summen, welche der deutschen Industrie und dem deutschen Handel seit 1875 aus dem Schiffsbau zugeflossen sind, auf mehr als 3 Milliarden.

Im Jahre 1913 befanden sich auf deutschen Werften für deutsche Rechnung im Bau: 40 Kriegsschiffe mit 145 400 Registertonnen, 1011 Kauffahrteischiffe (darunter 290 Dampfer) mit 1 297 000 Registertonnen und 135 Flußdampfer mit 18 000 Registertonnen; für fremde Rechnung: 19 Kriegsschiffe, 205 Kauffahrteischiffe, darunter 46 Dampfer, und 33 Flußdampfer. Im gleichen Jahre waren auf deutsche Rechnung im Auslande 127 Kauffahrteischiffe, darunter 10 Dampfer, und 5 Flußdampfer im Bau.

Insgesamt bestand Deutschlands Handelsflotte am Beginne des Jahres 1914 aus 2400 Seglern mit 433 000 Registertonnen, 357 Seeleichtern mit 111 000 und 2170 Dampfschiffen mit 4 694 000 Registertonnen. Im Jahre 1913 kamen in deutschen Häfen 115 966 Schiffe mit 34 772 000 Registertonnen an und 117 375 mit 34 922 000 Registertonnen verließen die deutschen Häfen, wobei der Verkehr zwischen diesen Häfen selbst unberechnet blieb. Dazu kommt noch die deutsche Kriegsflotte, die im Sommer 1914: 37 Linienschiffe, 8 Küstenpanzerschiffe, 19 große und 38 kleine Kreuzer, 11 Kanonenboote, 7 Schulschiffe und 13 Spezialschiffe, zusammen also 133 Schiffe mit einer Wasserverdrängung von mehr als einer Million Tonnen und 1 833 000 indizierten Pferdestärken und außerdem etwa 140 Hochseetorpedoboote umfaßte.

Wie kurzsichtig erscheint der Wucht dieser Zahlenmassen gegenüber ein Ausspruch, welchen Lord Palmerston vor wenig mehr als 50 Jahren getan und der die absprechende Art der Briten bei Beurteilung unseres Volkes und seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit unübertrefflich kennzeichnet: „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln oder Luftschlösser bauen; aber nie seit dem Anfang der Zeiten hatten sie den Genius, das Weltmeer zu durchmessen oder die hohe See oder auch nur die schmalen Gewässer zu befahren." So dachten mit Palmerston weite Kreise des englischen Volkes. Daß der ungeahnte Aufstieg des Deutschen Reiches dieses Urteil so rasch und gründlich zuschanden machte, daß Deutschland die britische Vormachtstellung von Jahr zu Jahr unmittel-

Digitized by Google

barer bedrohte, das war der eigentliche innere Grund, der im August 1914 das britische Reich zum Kriege gegen Deutschland trieb.

Doch nicht bloß nach der materiellen Seite hin hat die staatliche Einigung Deutschlands und die Wiedererstarkung unserer politischen Macht gewirkt. Seit der Neuerrichtung des Reiches wuchs gleichzeitig auch die Größe des deutschen Anteils an der wissenschaftlichen Erforschung der Weltmeere. Die materielle Beihilfe des Reiches förderte die Mitarbeit deutscher Expeditionen an der geographischen Aufhellung der Polargegenden vor allem auch auf der Südhalbkugel, der räumlichen wie der physikalischen Verhältnisse der Ozeane überhaupt und ihrer Lebewelt im besonderen. Zur Kunde der Meere und ihrer Uferlandschaften häufen sich an der Deutschen Seewarte in Hamburg seit Jahrzehnten unschätzbare Stoffmengen an. Heimische Gelehrte haben sich die wissenschaftliche Erkundung der Lebewesen des Meeres in den verschiedensten klimatischen Zonen zur Lebensaufgabe erkoren. Und sie ließen sich dabei von jener kaum zu übertreffenden Tatkraft und Einsicht leiten, die man z. B. an F. Dohrn, dem Schöpfer der vielberufenen zoologischen Station in Neapel, bewundert, und in Neumeyer, Boguslawski, Krümmel, Chun u. a. besitzt Deutschland wissenschaftliche Ozeanographen von unantastbarem Ruf.

Ein Land mit 65 Millionen Seelen, ein Volk von dem rastlos erfinderischen und unermüdlich vorwärtsdrängenden Geiste, der vorbildlichen Leistungsfähigkeit und der wagemutigen kaufmännischen Tatkraft, ein Reich von einem so gewaltigen Überschuß an Intelligenz und Unternehmungsgeist wie das unsrige muß sein Recht nicht bloß zu Lande, sondern auch zu Wasser jederzeit wahren können. Es kann sich nicht für die Dauer auf den mitteleuropäischen Verkehr und auf seine östlichen und südöstlichen Landverbindungen beschränken; es muß vielmehr, wie groß auch immer die Änderungen sein mögen, die der Weltkrieg heraufbeschwor, den Wettkampf auf den großen Weltmärkten der Erde wieder aufzunehmen suchen. Dem deutschen Kaufmann muß auch künftighin Gelegenheit geboten sein, den Ruhm deutschen Fleißes, deutschen Geistes und deutscher Tüchtigkeit wieder über die Meere hin in alle Zonen der Erde zu tragen.

Die Tore des Welthandels, die uns das Kriegsgeschick gewaltsam

Digitized by Google

schloß, werden sich auch den Deutschen wieder öffnen; alte Beziehungen werden sich wieder knüpfen, und aufs neue wird im deutschen Volke die Überzeugung lebendig werden, daß die wirtschaftliche Größe des Reiches in seiner Seegeltung eine ihrer Hauptstützen wiedergewinnen muß. Wenn dann die Verbindungen zwischen Deutschlands Süd und Nord, Ost und West wieder ausgebaut sein werden, fester und inniger als je, dann werden in steigendem Maße alle Glieder des Reiches teilhaben an der kulturellen Kraft, die in dem Besitz einer langgestreckten Küste liegt, und immer reichere Ströme wirtschaftlichen Segens werden sich vom Meeresstrande in die Binnengebiete des Reiches hinein ergießen.

Digitized by Google

Wirtschaftsgeographie. Mit eingehender Berücksichtigung Deutschlands. Von Prof. Dr. Ch. Gruber. 3. Aufl. bearbeitet von Dr. H. Reinlein. Mit 12 Diagrammen u. 5 Karten. Geb. M. 2.40. Ausgabe in 2 Teilen: I. Deutschland einschl. seiner Kolonien. 3. Aufl. Kart. M. 1.40. II. Die außerdeutschen Länder. 3. Aufl. Kart. M. 1.40.

Grundriß der Wirtschaftsgeographie (mit Berücksicht. d. Bürgerkunde) für Handels- u. kaufm. Fortbildungsschulen. Von Dir. K. von der Aa. 2. Aufl. Mit 73 Skizzen. Steif geh. M. 2.20. **Sonderausgabe mit Anhang für Sachsen.** Mit 73 u. 8 Skizzen. Steif geh. M. 2.60. **Anhang für Sachsen allein M.—.40**

Deutschland nebst Böhmen und dem Mündungsgebiet des Rheins. Die geographische Gestaltung des Landes als Grundlage für die Entwicklung von Handel, Industrie und Ackerbau mit besonderer Berücksichtigung der Seestädte. Von Prof. Dr. A. Zweck. Mit 42 Abbildungen. Gebunden M. 4.—

Deutscher Handelsschulatlas. Von Handelsschullehrer A. Brunner und Handelsschuldirektor Dr. L. Voigt. 3. Aufl. 85 Haupt- und Nebenkarten und mehrere schematisch-vergleichende Darstellungen in Vielfarbendruck, dazu ein 8seitiger Anhang in Schwarzdruck. Geh. M. 1.80, kart. M. 2.—, geb. M. 2.20.

Politische Geographie. Von Oberlehrer Dr. Emil Schöne. (Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 333.) Kart. M. 1.60, geb. M. 1.90.

Als Erörterung der geographischen Grundlagen politischer und wirtschaftlicher Fragen; ein wertvoller Beitrag zur staatsbürgerlichen Bildung.

Russisches Wirtschaftsleben seit der Herrschaft der Bolschewiki. Nach russ. Zeitungen. Mit einer Einleitung. Hrsg. von Dr. Wlad. W. Kaplun-Kogan. (Quellen u. Studien d. Osteur.-Inst., Breslau, 1. Abt., 1. H.) Geh. M. 5.—, geb. M. 6.—

Handelswörterbuch. Von Justizrat Dr. M. Strauß und Dr. V. Sittel. (Teubners kleine Fachwörterbücher.) Geb. ca. M. 4.—

Warenkundliches Wörterbuch. Von Professor Dr. M. Pietsch. (Teubners kleine Fachwörterbücher.) Geb. ca. M. 4.—

Fellers Taschenwörterbücher:

Die kleinen roten Taschenwörterbücher, die in vielen Hunderttausenden von Exemplaren über die ganze Erde verbreitet sind, berücksichtigen, trotz ihres kleinen Formates, außer den Wendungen des täglichen Lebens, auch den Wortschatz des kaufmännischen und gewerblichen Verkehrs, anderer seits den der Literatur, so daß sie sich ebenso zum Gebrauch im praktischen Leben wie bei der Lektüre und in den Schulen eignen.

Wörterbuch in 3 Sprachen (Englisch-Französisch-Deutsch) 3 Teile. Jeder Teil M. 2.—

Englisch-Deutsch · Französisch-Deutsch · Italienisch-Deutsch · Spanisch-Deutsch · Englisch-Französisch · Englisch-Italienisch · Englisch-Spanisch · Französisch-Italienisch · Französisch-Spanisch. Je 2 Bände in 1 Band M. 4.—, einzeln M. 2.—. **Polnisch-Deutsch · Russisch-Deutsch · Russisch-Französisch.** Je 2 Bände in 1 Band M. 4.80, einzeln M. 2.40.

Teubners kleine Sprachbücher sind insbesondere für Techniker, Kaufleute, Reisende usw. geeignet, weil sie nur für den unmittelbaren praktischen Gebrauch geeignete Sprachstoffe f. die Erlernung d. Sprache benutzen. In bester Ausstattung m. Karten, Plänen, Münztaf. geschmackv. geb. Bisher für folgende Sprachen erschienen:

I. Französisch (Leçons de français). Von Prof. Dr. O. Boerner. 3. Aufl. M. 2.40. II. Englisch (English Lessons). Von Prof. Dr. O. Thiergen. 5. Aufl. M. 2.40. III. Italienisch (Lezioni italiane). Von A. Scanferlato. Teil I. 7. Aufl. [u. d. Pr. 1919.] Teil II: Ergänz. 3. Aufl. M. 3.60. IV. Deutsch f. Ausländer. Von A. L. Becker. M. 2.—. VI. Spanisch. Von Lehrer C. Dernehl. M. 3.60. VII. Portugiesisch (Lições Portuguezas). Von Lehrer G. Eilers. M. 3.80. VIII. Türkisch. Von Konsul W. Padel. M. 3.60. Schlüssel zu I M. 1.—, zu II M. —.60, zu III¹ M. —.80 III² M. 1.50.

Auf sämtliche Preise Teuerungszuschläge des Verlages und der Buchhandlungen

Digitized by Google

Teubners kleine Fachwörterbücher

bringen sachliche und worterläuternde Erklärungen aller wichtigeren Gegenstände und Fachausdrücke der einzelnen Gebiete der Natur- und Geisteswissenschaften. Sie wenden sich an weiteste Kreise und wollen vor allem auch dem Nichtfachmann eine verständnisvolle, befriedigende Lektüre wissenschaftlicher Werke und Zeitschriften ermöglichen und den Zugang zu diesen erleichtern. Dieser Zweck hat Auswahl und Fassung der einzelnen Erklärungen bestimmt: Berücksichtigung alles Wesentlichen, allgemeinverständliche Fassung der Erläuterungen, ausreichende sprachliche Erklärung der Fachausdrücke, wie sie namentlich die immer mehr zurücktretende humanistische Vorbildung erforderlich macht.

Mit größeren rein wissenschaftlichen Nachschlagewerken können die kleinen Fachwörterbücher namentlich hinsichtlich der Vollständigkeit natürlich nicht in Wettbewerb treten, sie verfolgen ja aber auch ganz andere Zwecke, durch die Preis und Umfang bedingt waren. Den allgemeinen Konversationslexika gegenüber bieten sie bei den sich ohnehin mehr und mehr spezialisierenden auch außerfachlichen Interessen des einzelnen Vorteile insofern, als die Bearbeitung den besonderen Bedürfnissen des einzelnen Fachgebietes besser angepaßt und leichter auf dem neuesten Stand des Wissens gehalten werden kann, als insbesondere auch die Neu- und Nachbeschaffung der einzelnen abgeschlossene Gebiete behandelnden Bände bedeutend leichter ist als die einer Gesamt-Enzyklopädie, deren erster Band gewöhnlich schon wieder veraltet ist, wenn der letzte erscheint.

* in Vorbereitung bzw. unter der Presse (1922)

Philosophisches Wörterbuch. 2. Aufl. v. Studienrat Dr. P. Thormeyer. (Bd. 4.) geb. M. 25.—

Psychologisches Wörterbuch von Dr. Fritz Giese. (Bd. 7.) geb. M. 22.—

Wörterbuch zur deutschen Literatur von Studienrat Dr. H. Röhl. (Bd. 14.) geb. M. 25.—

***Musikalisches Wörterbuch** von Privatdoz. Dr. J. H. Moser. (Bd. 12.)

***Wörterbuch zur Kunstgeschichte** von Dr. H. Vollmer.

Physikalisches Wörterbuch v. Prof. Dr. G. Berndt. (Bd. 5.) geb. M. 25.—

***Chemisches Wörterbuch** von Privatdozent Dr. H. Remy. (Bd. 10.)

***Astronomisches Wörterbuch** v. Observator Dr. H. Naumann. (Bd. 11.)

Geologisch-mineralogisches Wörterbuch von Dr. C. W. Schmidt. (Bd. 6.) geb. M. 25.—

Geographisches Wörterbuch v. Prof. Dr. O. Kende. I. Allgem. Erdkunde. (Bd. 8.) geb. M. 25.—. *II. Wörterbuch d. Länder- u. Wirtschaftskunde. (13.)

Zoolog. Wörterbuch v. Dr. Th. Knottnerus-Meyer. (2.) geb. M. 20.—

Botanisches Wörterbuch von Dr. O. Gerke. (Bd. 1.) geb. M. 20.—

Wörterbuch der Warenkunde von Prof. Dr. M. Pietsch. (Bd. 3.) geb. M. 25.—

Handelswörterbuch von Handelsschuldir. Dr. V. Sittel u. Justizrat Dr. M. Strauß. Zugleich fünfsprachiges Wörterbuch, zusammengestellt von V. Armhaus, vereid. Dolmetscher. (Bd. 9.) geb. M. 25.—

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin

N XII. 21

Preisänderung vorbehalten

Digitized by Google

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY, BERKELEY

THIS BOOK IS DUE ON THE LAST DATE STAMPED BELOW

Books not returned on time are subject to a fine of 50c per volume after the third day overdue, increasing to $1.00 per volume after the sixth day. Books not in demand may be renewed if application is made before expiration of loan period.

AUG 20 1930

JUL 21 1955 LU

50m-7,'29

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin

Preisänderung vorbehalten

Digitized by Google

YB 19628

Teubners Künstlersteinzeichnungen

Wohlfeile farbige Originalwerke erster deutscher Künstler fürs deutsche Haus

Die Sammlung enthält jetzt über 200 Bilder in den Größen 100×70 cm (M. 40.–), 75×55 cm (M. 30.–), 109×43 cm (M. 22.–) 60×50 cm (M. 25.–), 55×42 cm (M. 20.–), 41×30 cm (M. 15.–). Geschmackvolle Rahmung aus eigener Werkstätte.

Neu: Kleine Kunstblätter

18×24 cm je M. 6.–. Liebermann, Im Park. Prentzel, Am Weht. Hecker, Unter der alten Kastanie und Weihnachtsabend. Treuter, Bei Mondenschein. Weber, Apfelblüte.

Schattenbilder

K. W. Diefenbach „Per aspera ad astra". Album, die 24 Teilb. des vollst. Wandfrieses fortlaufend wiederg. (20½×25 cm) M. 70.—. Teilbilder als Wandfriese (42×60 cm) je M. 20.–, (35×18 cm) je M. 6.–, auch gerahmt in versch. Ausführ. erhältlich.

„Göttliche Jugend". 2 Mappen, mit je 20 Blatt (25½×34 cm) je M. 60.–. Einzelbilder je M. 4.–, auch gerahmt in versch. Ausführ. erhältlich.

Kindermusik. 12 Blätter (25½×34 cm) in Mappe M. 45.–, Einzelblatt M. 4.50.

Gerda Luise Schmidt (20×15 cm) je M. 3.–. Auch gerahmt in verschiedener Ausführung erhältlich. [illegible]orakel. Reifenspiel. Der Besuch. Der Liebesbrief. Ein Frühlingsstrauß. [illegible]Brief an „Ihn". Annäherungsversuch. Am [illegible]

T

(Ausf. [illegible]
M. 3.–,
Die mit
M. 12.–
Teubne
nach Ge
sack, Son
Umschlag
Reihe M
1. Der g
5. Püppch
Gerda L
Schäferin
Im Grün
Annäher
schlag M.

Rud

Der barm
(M. 90.–
(75×55
Diese 6 B[illegible]
23×30 unter dem Titel **Biblische Bilder** Einzelblatt je M. 10.–
(Auch als „Kirchliche Gedenkblätter" und als „Glückwunsch- u. Einladungskarten" erhältlich.)

Karl Bauers Federzeichnungen

Führer und Helden im Weltkrieg. Einzelne Blätter (26×36 cm) M. 3.–
2 Mappen, enthaltend je 12 Blätter, je . . . . . M. 12.–
Charakterköpfe zur deutschen Geschichte. Mappe, 32 Bl. (26×36 cm) M. 45.–,
12 Bl. M. 18.–, Einzelblätter . . . . . M. 3.–
Aus Deutschlands großer Zeit 1813. In Mappe, 16 Bl. (26×36 cm) M. 18.–,
Einzelblätter . . . . . M. 3.–

Vollständiger Katalog üb. künstl. Wandschmuck mit farb. Wiedergabe von über 200 Blättern gegen Einsend. von M. 7.– oder [illegible] Marken (M. 4.–) vom Verlag in Leipzig, Poststr. 3, erhältlich

Verlag von B[illegible]g und Berlin

531712

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY

Digitized by Google

Digitized by Google